

MAGYAR

ÉPÍTŐFÓRUM

20. évfolyam, 82. szám, 2021. nyár | 1400 HUF

ZÁPOROZNAK A BOBCAT-ÚJDONSÁGOK
soha nem látott offenzíva

GYENGÉLKEDIK AZ ÉPÍTŐIPAR
poszt-COVID-szindróma

50 ÉV TÁVLATÁBÓL
építőgép-kereskedelem egykor és ma

A portrait of Dávid András, a middle-aged man with a receding hairline, wearing glasses, a blue checkered shirt, and a dark jacket. He is standing with his arms crossed in a room with ornate architectural details in the background.

Dávid András

a Magyar Építő Zrt. létesítmény-főmérnöke

NAGYPAPÁM KÖZUTAS.
BIZTONSÁGA
A KEZEDBEN VAN!



TARTALOM

HÍREK

Hazai hírek

2

INTERJÚ

Régi fényében tűndököl a Nyugati

Interjú Dávid András létesítmény-főmérnökkel

6

GÉPEK

Next is Now

A Bobcat-stratégia eddigi eredményei

12

Bontás és építés

A magyar építőgép-kereskedelem múltja és jelene

22

Tavaszi zsongás a gépgyártóknál

A mennyiség és a minőség forradalma

26

GAZDASÁG

Szalad a szeker

Így indult az év a nemzetközi piacokon

33

Romlik az építőipar helyzete

Eltűnt az út- és vasútépítés

37

Építési piac járvány idején

Helyzetkép 2021 tavaszán

39

PROMÓCIÓ

Harminc éve transzparensen
a targoncakereskedelemben

A harmincéves TWS receptjei arra, hogyan lehet
az érzékeny iparágban fenntartani a prosperitást

20

Sokoldalú New Holland kotró-rakodók

Teljesítmény minden körülmények között

32

MAGYAR ÉPÍTŐ FÓRUM megjelenik évente négy alkalommal

FŐSZERKESZTŐ Kövesdy Gábor LAPTERV Horváth Vivien

TIPOGRÁFIA Zádor György KORREKTOR Mandler Judit

CÍMLAPFOTÓ HORVÁTH BARNABÁS FOTÓK GETTY IMAGES, HORVÁTH

BARNABÁS, LÁSZLÓ PANNI, NEMZETI INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTŐ ZRT.,

A CÉGEK ÁLTAL KÖZZÉTETT FOTÓK FORDÍTÁSOK Foki Dániel

KIADJA a Brand Content Kft., a Netvestor cégcsoport tagja.

SZERKESZTŐSÉG 1035 Budapest, Vihar utca 18.,

T.: 887 4841 F.: 887 4849

E-mail: szerkeszto@maeponline.hu

TERJESZTI a Brand Content Kft. HIRDETÉSSZERVEZÉS

Kövesdy György, kovesi.gyorgy@brandcontent.hu

ELŐFIZETÉS szerkeszto@maeponline.hu

www.maeponline.hu



Jelen publikáció mindenfajta – a szerkesztőség beleegyezése nélkül történő – másolása tilos és törvénytelen.

ISSN 1586-4529





NAGYBERUHÁZÁS

az Axiálnál

Az Axiál Kft. 2 milliárd forintos raktárberuházása, amelyhez 1 milliárd forintos állami támogatást kapott, 800 munkahelyet véd meg – jelentette be közösségi oldalán Varga Mihály pénzügyminiszter.

A fejlesztésnek köszönhetően automatizált robotok végzik majd a logisztikai, rakodási feladatokat a magyar tulajdonban lévő Axiál Kft. új raktárépületében a nagyvállalati beruházási támogatás segítségével. Varga Mihály közölte, hogy a magyar gazdaságnak ehhez hasonló, világszínvonalú beruházásokra van szüksége, hiszen a jövő gazdaságát a digitalizáció, a robotizáció jelenti.

A miniszter szerint a magyar ipar nem csupán lépést tart a fejlődéssel, de abban meghatározó részt is vállal. A gazdaság fellendítésére a költségvetésből idén 6172 milliárd forint, jövőre 7308 milliárd forint jut, és folytatódik a beruházások állami ösztönzése is – tette hozzá.

A bajai Axiál Kft. évente csaknem 10 ezer tonna alkatrésszel látja el a mezőgazdaságot, az építőipart, és a raktár-technológiai vállalkozásokat, a mostani beruházással a raktározási lehetőségeiket bővítik – ismertette a videóban Harsányi Zsolt tulajdonos-ügyvezető.

MTI

Vasbetont kiváltó betonelemeket fejleszt

egy hazai konzorcium

A vasbetont kiváltó előre gyártott betonelemek gyártási technológiáján dolgozik az Uvaterv Zrt., a Ferrobeton Zrt. és a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem alkotta a konzorcium – adták hírül május elején. Az 1,045 milliárd forint összköltségvetésű fejlesztéshez a Nemzeti Kutatási, Fejlesztési és Innovációs Hivatal több mint 681 millió forint támogatást biztosított.

A két társaság az egyetemmel közös projektje során olyan betonelemeket akar készíteni, amelyekben a vasbetonnál alkalmazott acélbetétet nagy szilárdságú, nem korrodáló szálerősítésű polimer betétekkel helyettesítik. Ezek lehetnek szén- vagy akár üvegszálak is. Acél hiányában ugyanis lényegesen hosszabb élettartamú betonelemeket és szerkezeteket építhetnek, aminek további előnye a gazdaságosabb üzemeltetés és az alacsonyabb költség a teljes életciklusra vetítve. A konzorcium az ehhez szükséges technológiát is meg akarja alkotni.

A 2018-ban indult projekt három szakaszból áll: az első részben már sikeresen létrehozták a vasbetont kiváltó előre gyártott betonelemek prototípusát. Az újfajta betonelemekből hídgerendát építettek, amelyet laboratóriumban extrém körülmények között vizsgáltak. Az eredmények kiértékelése még zajlik, de az már kiderült, hogy a szénszállal készült betonelemekből összeállított hídgerenda a vasbetonnál jóval nagyobb terhelést bírt ki.

A projekt most tart a második szakaszában, ahol például csarnokokhoz használt tetőhéjszerkezeti elemek kialakításával foglalkoznak, a cél itt is a prototípus összeállítása. A harmadik fázisban pedig az egyetemen helyeznek majd üzembe egy 3D-s betony nyomtatót.

Novoszáth Tamás, az Uvaterv Zrt. irodavezetője szerint már világszerte zajlanak fejlesztések a vasbeton helyettesítésére. A fejlesztési folyamatok azonban még nem ismertek pontosan, és a szabályozás is hiányos. Fontos, hogy ezzel a projekttel Magyarország is felzárkózzon ebben a versenyben, hogy mire belföldön is megjelenik az igény ezekre az új betonelemekre, azokat már elő tudják állítani.

MTI



BUDAPEST MELLETT ADOTT ÁT

új központot a RAVAK

Új logisztikai és szakemberképző központot épített a RAVAK fürdőszoba-felszereléseket gyártó vállalat Kistarcsán 2,5 milliárd forintból – adta hírül a vállalat április közepén. A beruházásban 3600 négyzetméteres raktárt, 500

négyzetméteres bemutatótermet építettek, és 1100 négyzetméteren irodákat hoztak létre.

Vajányi László cégvezető a vállalat közleményében kiemelte, hogy az új létesítményben képzési központot is kialakítottak, ahol a lakberendezési és termékismereti oktatásokon kívül gyakorlati képzéseket is tartanak szakembereknek, szakiskolás diákoknak, hogy termékeiket megfelelő szakértelemmel telepítsék a háztartásokba, szállodai és sportlétesítményekbe.

A RAVAK Hungary Kft. a cseh RAVAK Rt. leányvállalataként 1999-ben kezdte meg működését, és ma már a magyar fürdőszobai berendezések és kiegészítők piacának egyik fontos szereplője.

MTI



REKORD BEVÉTELLEL

zárta az évet a Terrán

A cégcsoport folyamatos növekedését mutatja, hogy nettó árbevétele megduplázódott az 5 évvel ezelőttihez viszonyítva, és 9%-os növekedést mutatott 2019-hez képest, ezzel meghaladta a 18 milliárd forintot. Ebből közel 11 milliárd forint realizálódott hazánkban.

A vírushelyzet és az állami támogatások szinte minden szektorban változásokat idéznek elő kisebb vagy nagyobb mértékben, de ártrendeződtek a piacok. Jelenleg is többféle állami támogatás érhető el a gyermeket váró vagy nevelő családok számára, melyek megnövelték

a felújítási hajlandóságot. Az állami támogatás mellett a cég további kedvezményekkel igyekszik segíteni a vásárlókat. Többek között ezért Kincsház néven egy közel három hónapos akció keretében többféle akciós ajánlatot tesznek elérhetővé a vásárlók számára.

Ahogy a fenntarthatóság, a környezetvédelem egyre inkább állandó téma az emberek életében, úgy igyekszik a Terrán is lépést tartani és irányt mutatni saját szektorán belül. „Napelemes tetőcserepünk megállíthatatlan. Bevezetése óta több mint száz otthon és középület energiaellátását biztosítja a Generon rendszer összesen több mint 34 ezer beépített modullal. Elérkeztünk arra a pontra, hogy a Generon gyártá-

sához külön egységet építünk, az alkalmazott technológia és gyártósor pedig olyannyira egyedülálló lesz, hogy máshol nem találkozhatunk vele a világon. A Pécsen épülő gyárban alkalmazni kívánt technológia speciálisan a mi igényeinknek megfelelően került megtervezésre és kerül hamarosan megépítésre. Az épület 2021 év elején elkészült, a technológia telepítése folyamatban van, így a tervek szerint májusban elindul a próbagyártás. Néhány hetet követően pedig büszkén kezdjük meg a Generon napelemes tetőcserep innovációnk pécsi gyártását” – mondja Jankó Árpád, a Terrán Generon divízió vezetője.

A Terrán online sajtótájékoztatója alapján



NYOLC SZÁZALÉKKAL NÖTT A MAPEI

belföldi forgalma az első negyedévben

A Mapei Kft. első negyedéves belföldi forgalma 6 milliárd forint lett, 8 százalékkal több az egy évvel korábbinál – publikálta eredményeit az építőipari segédanyagokat gyártó és forgalmazó vállalat. A cég a növekedést az állami támogatások hatására fellendülő kereslettel és a várható áremelkedés miatti bevásárlásokkal magyarázza.

Hozzá tették, hogy a kivitel is 16 százalékkal 106 millió forintra bővült, ebben a külföldi országok javuló építőipari teljesítménye mellett új termékei fogadtatása is szerepet játszott. Az osztrák tulajdonban lévő Mapei Kft. termékeit Szerbiában, Romániában, Szlovéniában és Horvátországban forgalmazza.

Markovich Béla, a Mapei Kft. ügyvezetője szerint a következő negyedévet az alapanyagok árainak emelkedése és azok gyártásának üteme fogja meghatározni. Az alapanyaggyártási nehézségek miatt előfordulhatnak szállítási problémák is, amelyek a határidők kitöltésében jelentkezhetnek.

MTI



CSÖKKENT A WING HOLDING

tavalyi konszolidált eredménye 2019-hez képest

12,34 milliárd forint volt tavaly a Wing Holding Zrt. konszolidált eredménye – tette közzé beszámolóját az ingatlanfejlesztő és beruházó vállalat a Budapesti Értéktőzsde (BÉT) honlapján. Az eredmény kisebb, mint a 2019-es 18,96 milliárd forintos hasonló érték.

A Wing Holding Zrt. és leányvállalatai, azaz a Wing csoport 171,38 milliárd forint bevételt értek el tavaly, ezen belül a befektetésekből származó bevételek 54,29 milliárd forintot, a vevői szerződésekből származó árbevételek pedig 117,08 milliárd forintot tettek ki. Egy évvel korábban a csoport befektetéseiből származó bevétele 17,54 milliárd forint, a vevői szerződésekből származó árbevétele pedig 23,94 milliárd forint volt. A cégcsoport EBITDA-eredménye 51,8 milliárd forint.

A cég szerint a 2020-as évet meghatározó koronavírus-járvány és az ennek következtében megváltozott gazdasági és társadalmi környezet a Wing csoportra is hatással volt, de üzleti tevékenységét így is sikeresen folytatta.

A beszámolóban azt is írták, hogy a cégcsoport működésének belső feltételei (tőke, munkaerő) biztosítottak, külső környezete alapvetően stabil. A szabályozási környezet kiszámíthatóan működik, így a meglévő és fejlesztés alatt álló ingatlanok bérbeadása, illetve esetleges eladása várhatóan a terveknek megfelelően fog alakulni.

MTI



LEIER GYÁRAVATÓ

Hajdúszoboszlón

Hajdúszoboszlón épül a világ egyik legmodernebb betoncserepgyára. 6,5 milliárdos hazai fejlesztést jelentett be a Leier Hungária Kft., melynek keretében a pécsi, jánosházi betonelemgyártó üzeme megújul, Hajdúszoboszlón pedig új betoncserepgyár épül. A kelet-magyarországi beruházás idén augusztusban fejeződik be, melynek köszönhetően sík és hullámos betoncserepeket különböző színekben, felületekben és nagyobb kapacitással fog

gyártani a cég. A Svédországból érkezett gyártósoron jelenleg már a próbagyártás zajlik.

A Leier Hungária Kft. 37 éve családi vállalkozásként működik Magyarországon, jelenleg 9 építőanyag-gyártó üzemmel és több mint 1000 munkavállalót foglalkoztat. A jelenlegi beruházások során további 20 munkahely jön létre. A cég széles termékskálájának köszönhetően egy szerkezetkész családi ház felépíthető kizárólag Leier építőanyagokból.

Leier Hungária-sajtóközlemény



KAPACITÁSBŐVÍTŐ BERUHÁZÁSBA KEZDETT

a Gressio acélszerkezet-gyártó cég

Több mint 831 millió forintos beruházással bővíti kapacitásait az acélszerkezeteket gyártó Gressio Kft. – jelentette be a vállalat május elején. A cég a beruházásához csaknem 415 millió forintot kapott a Széchenyi 2020 programban a kis- és közepes vállalkozások kapacitásbővítését ösztönző pályázatból.

A vállalat 36 hegesztő berendezést vásárolt a támogatásból nyírmadai te-

lephelyére, ahol ezzel együtt korszerű vállalatirányítási rendszert is bevezetnek. Az új technológia kiváló minőségű fémipari félkész és késztermékek létrehozását teszi lehetővé, és legalább ilyen fontos, hogy az eddiginél gyorsabbá, pontosabbá alakítja a gyártást.

A nyíregyházi központú cég többségében épületekhez gyárt tető- és tartószerkezeteket belföldi megrendelésre, nagyrészt a keleti országokban működő vállalatok megbízásából. Az elkészült elemeket csarnokokba építik be, de konténerket és raktározáshoz használható elemeket is készítenek.

MTI



ÚJ MATECO

régióközpont Győrben

Több mint 1000 négyzetméterrel bővítette a Mateco-Hungary nyugat-magyarországi régióközpontját a Győri Nemzetközi Ipari Parkban. A magasépítéshez használt önjáró szerelő munkaállványok, oszlopos munkaállványok, targoncák, multifunkciós homlokrakodók bérbeadásával, értékesítésével és szervizelésével foglalkozó vállalkozás célja a megnövekedett igények nemzetközi szintű kiszolgálása, amely immár egy teljesen modern, multifunkcionális régióközpontból valósulhat meg. A Mateco-Hungary Kft. harmadik saját építésű telephelye alkalmas több mint 300 gép bérbeadására, szervizelésére és értékesítésére egyaránt. A létesítmény részét képezi egy több mint 1000 négyzetméter alapterületű daruzott műhely, géptároló csarnok, gépmosó és egyéb raktárhelyiségek. A professzionális kiszolgálás mellett küldetesként tűzték ki a környezettudatos üzemeltetést, így az új épületben fokozott figyelmet kapott a megújuló energiák hasznosítása.

Mateco-Hungary sajtóközlemény



Forgalmi csúcs az Otthon Centrumnál

Az idei volt a legerősebb első negyedév az elmúlt 20 évben, a tranzakciók száma az ország minden területén nőtt, az emelkedés átlagosan 40 százalékkal a tavalyi azonos időszakhoz képest – számolt

be eredményeiről április második felében az Otthon Centrum.

Az ingatlanpiacot komoly eladói és vevői szándék mozgatta, a tavaly elhalasztott adásvételek idén jelentkeznek – magyarázta az ingatlanközvetítő hálózat az év eleji fellendülést. Az árakban nem volt ekkora változás, 2019 első három hónapjához képest csak néhány százalékos a különbség.

A téglalakások 6,8 százalékkal drágultak, és ezúttal ott lett átlag alatti

az emelkedés, ahol korábban nagyobb volt, vagyis Budapest felkapott kerületeiben. A drágulás országos átlaga 4,2 százalék, de Budán 1 százalékkal csökkentek az árak, míg Pest megyében 20 százalékkal emelkedtek. A családi házak négyzetméterárai átlagosan 16 százalékkal nőttek, de a fővárosi agglomerációban helyenként a 20 százalékot is meghaladta az áremelkedés üteme.

MTI



Régi fényében tündököl a Nyugati



A Nyugati megépülésekor a világ ötödik legnagyobb pályaudvara volt. Szakma és közönség egyaránt csodálta. De már 25 évvel átadása után le akarták bontatni, mondván, útjában áll a város rendezésének, szerves fejlődésének. Szerencsére erre nem került sor. Az épület rekonstrukciója a Magyar Építő kivitelezésében folyik, a munka a végéhez közeledik. Dávid András létesítmény-főmérnökkel, a projekt vezetőjével beszélgettünk.

Kövesdy Gábor (Magyar Építő Fórum): Az elmúlt években a Magyar Építő igazán nagy projekteken vett részt, önállóan vagy konzorciumi partnerekkel. Ilyen volt a Szépművészeti Múzeum felújítása, a Puskás Aréna felépítése, jelenleg pedig az új Néprajzi Múzeum, a Magyar Zene Háza kivitelezése, valamint a fővárosi Nyugati pályaudvar felújítása.

Van a listában zöldmezős építkezés, és van benne műemléki rekonstrukció is. Mennyivel összetettebb munka és mennyivel bonyolultabb feladat egy műemléki rekonstrukció?

Dávid András (Magyar Építő): A legfontosabb talán az, hogy a kivitelező és a tervező is kellő alázattal, tisztelettel álljon hozzá egy műemlék épület felújításához, különösen olyan nagy múltú épületnél, mint a Nyugati pályaudvar.

K. G.: Mennyire volt dokumentált az akkori terv és a kivitelezési terv?

D. A.: Az eredetiről készült tervek csak foszlányokban maradtak meg. Vannak fotók és egy összefoglaló könyvgyűjtemény, ami tartalmaz néhány tervet, részletet, de érdemi információ-

ót nem adott. A jelen gyakorlatnak megfelelő részletezettségű, eredeti kiviteli tervek nem maradtak fenn az 1870-es évekből. Mi az 1978-as felújítás acélszerkezeti terveit a Lechner tudásközpontban találtuk meg, de itt is csak részleteket. Minden egyes műemléki felújítást kutatás, felmérés és tervezés előzi meg, és ez jelen esetben a teljes kivitelezést elkíséri.

K. G.: Ennek alapján hogyan lehet dolgozni? Fotók alapján vagy résztervek alapján?

D. A.: Csak így lehet dolgozni, ahogy mondta, tehát fotók és részlettervek, valamint alapos kutatás alapján, felhasználva a hasonló korú épületeknél szerzett tapasztalatokat.

K. G.: A Nyugati építésénél a korabeli kivitelezési szakmai tudást mennyire lehetett korszerűnek tekinteni?

D. A.: A legkorszerűbb volt abban az időszakban. Európai szinten is kuriózum volt egy 42 m fesz-távolságú csarnok megépítése. A vágánycsarnokot tekintjük attrakciónak, műszaki bravúrnak, de amellet a Nyugati pályaudvar egy összetett épületegyüttes: egy nagyon magas technikai színvonalú vágánycsarnoki tartószerkezettől olyan gyönyörűen kidolgozott, míves alkotásig, amilyen például a királyi váró.

K. G.: De ennek az összetett épületegyüttesnek nem minden részére terjedt ki a Magyar Építő megbízatása. A leszerződött feladat a tetőszerkezeti és homlokzati üvegfalnak a felújítása. Beszélhetünk most inkább egy komplexebb rekonstrukcióról?



D. A.: Igen, az eredeti feladat így szólt, de a jelen állás szerint jóval tovább mentünk. A két oldalhajót bevilágító, a vég- és a főhomlokzati üvegfal is felújításra kerül. Persze mondhatnánk, hogy tetőszerkezeti és homlokzati üvegcsere, nem nagy feladat. Mindenki arra gondol egy üvegcserénél, hogy kibontjuk a régi üveget, beépítjük az újat, és készen is vagyunk. Ehelyett a régi egyrétegű üveg helyett ragasztott biztonsági üvegre cseréljük a teljes üvegezett felületet, mely jelentős többletterherrel jár. Igazán a bontásokat követően derül ki a háttérszerkezet tényleges állapota. Ahhoz, hogy az új üvegezett felület elkészüljön, a háttérszerkezetet meg kellett erősíteni, keresztmetszetében és csomóponti kialakításában is, majd új felületvédelemmel ellátni, hogy eredeti fényében ragyogjon. És az üvegezés csak egy szelet a felújítási programból, mely mutatja a feladat komplexitását.

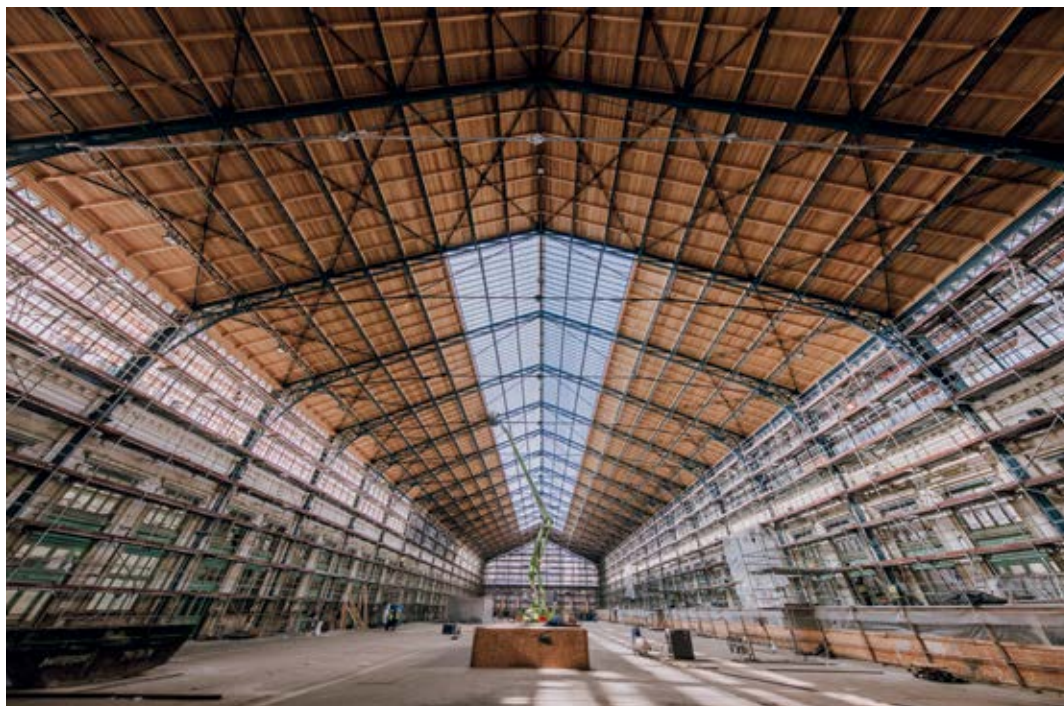
K. G.: És nyilván találtak olyan dolgokat is, amelyekre menet közben derült fény, nem lehetett felkészülni rá.

D. A.: A legfontosabb ilyen dolgot az acélszerkezetnél tapasztaltuk. A Nyugati pályaudvar

legjelentősebb és legimpozánsabb része a vágánycsarnok a maga 42 méteres fesztávjával és 25 méteres magasságával. Nagyon filigrán, karcsú, feszített szerkezet. Az első két főtartója még eredeti darab. Az összes többit pedig a '70-es években a felújítás során kicserélték. Tehát 140 éves főtartókról beszélünk, ezeket meg kellett vizsgálni. De igazából csak akkor láttuk az állapotát, amikor beállványoztuk a teljes csarnokot és letisztítottuk a szerkezetet.

A kellemetlen meglepetés az volt, hogy az első két főtartónál szinte az összes csomópontonál el voltak repedve a rúdelemek, kötőelemek. A felületkezelést szemcseszórással eltávolítottuk, és ekkor látjuk a tiszta fémszerkezetet. Az összes repedést, keresztmetszeti méretet meg kellett vizsgálni, és a statikai számításokkal igazolni a szerkezet megfelelőségét. A felújítás során nem a meglévő rossz egyrétegű szerkezetet építettük vissza, hanem egy új, korszerű, átszellőztetett légrétegű, kéthéjú tetőszerkezetet, mely többletterhet eredményezett. Egyébként magukat az acélszerkezeti megerősítéseket korszerű, gyakorlott megoldásokkal hajtottuk végre, viszont e nem várt hibára extra kapacitásokat vontunk be, versenyt futva az idővel.





K. G.: Igen, van egy 8-9 hónapos késés az eredeti átadási időponthoz képest. Tavaly december lett volna és most augusztus vége a tervezett átadás. Ez ennek köszönhető?

D. A.: Az acélszerkezet hibája jelentős többlet idő- és energiaráfordítást követelt tőlünk, de a módosítás indoka, hogy megnövekedett a műszaki tartalom. A szerződésben a főpárkányig tartott a felújítási határunk. A két hosszoldali főpárkány pólyázott állapotban volt a kivitelezés megkezdése előtt, ez kárelhárítás, veszélymentesítés miatt volt így: ha valamilyen meglazult elem leesik, akkor ezeket a pólyák felfogják. Amikor leszedtük a pólyákat, és föltártuk a szerkezetet, kiderült, hogy nemcsak a párkányzat van rossz állapotban, hanem az alatta lévő háttérszerkezet is meggyengült. A bejutott csapadékvíz károsította a falazatot és a nyílászárókat, és a teljes lábazatot.

K. G.: Tehát a másik dolog, amire nem számítottak, az a csapadékvíz elvezetésének a problémája.

D. A.: Tulajdonképpen a felújítás alapvető oka a beázás és a csapadékvíz elvezetésének problémája, a szerkezet károsodásának megállítása. Ha az ember megvizsgál egy főtartót a Nyugatiban, akkor azt láthatja, hogy az ereszvonalról, a külső térből bevezetésre kerül a csarnok belső terébe a csapadékvíz. Ennek elvezetésére egy nagyon ügyes megoldást alkalmaztak. I acéltartók azok, amik a tetőszerkezetet tartják, és erre öntvényelemek vannak felszerelve. Az öntvényelemek mögött rejtették el a csapadékvíz-elvezetést. Amikor feltártuk, az látszott,

hogy ez egy acél csővezeték volt, ami számtalan helyen elrohadt, ezáltal áztatta a falszerkezetet és a lábazatot. Egy új polietilén csövet raktunk be, és az új csővezeték pozíciójának a megtalálása, a könyökök, a hozzá kapcsolódó hőszigetelés, fűtési-rendszer kialakítása azt jelentette, hogy cipőkanállal lett bepréselve a meghatározott pozícióba ahhoz, hogy a díszítőelemek fölkerülhessenek és az egész visszanyerje eredeti állapotát.

K. G.: Lehetett hallani arról is, hogy az állványozásnál is el kellett térni az eredeti tervektől.

D. A.: Amikor a csarnok felújítását terveztük, azt gondoltuk, hogy a csarnok felét beállványozzuk, ami 70 ezer léghöbméternyi térállványt jelent, mely lépcsőzetes munkaszinttel leköveti a tetőszerkezet vonalát. Az egész csarnok 140 ezer léghöbméter, és a felét állványoztuk be első körben. Ehhez jött a hozzá kapcsolódó homlokzati állvány, ami 6 ezer négyzetméternek felel meg. Ezek után, a tetőszerkezeti acéltartó problémái miatt annak érdekében, hogy a kivitelezési időt csökkenteni tudjuk, még hozzáépítettünk 15 ezer léghöbméter állványt, és aztán ezt az állványt forgattuk át tovább a csarnok hátsó felébe.

K. G.: Beszéljünk most a pályaudvar egyéb teiről.

D. A.: Eddig a vágánycsarnokról esett szó, annak tetőfelújításáról és a homlokzatról. De meg kell említeni szerződéses feladatunk más részeit is. Ilyen például a pénztárcsarnok, ahol a teljes tetőszerkezet megújul. Ez a rész is nagyon érdekes



Fotó | Horváth Barnabás



tetőbevilágító felülettel, egy óriási padlástérrel rendelkezik, ami beengedi a fényt a pénztártérbe. Megemlítenéd a D pavilonnak nevezett éttermi rész, ami most gyorsétterem. Ez szinte azonos a Ceglédi váróval, mely jelenleg kormányablak-ként funkcionál. Ez a két épületrész külső megjelenésében nagyon hasonló, de belső tereiben mégsem azonos. Ami kiemelendő még, az a Teréz körúti homlokzat és a homlokzathoz kapcsolódó négy torony, aminek a párkány feletti rekonstrukcióját végezzük szerkezeti felújítással, illetve a teljes díszműbádogos és héjazatcserével, acélszerkezeti javításával, téгла- és kőrestaurálással.

K. G.: És a hátsó két torony is teljesen felújításra került.

D. A.: Igen, annyi különbséggel, hogy a hátsó két tornyot a '70-es években teljesen újjáépítették,

de rosszabb minőségű anyagokból. Ennek teljes egészét lecseréltük, és a hátsó két torony műhelykörülmenyek között készült el. Az előre gyártott fedélszerkezetet az összes díszműbádogos elemmel együtt beemeltük daruval.

És említsük meg, hogy itt van még a királyi váró is, aminek felújítása nem tartozott most a feladataink közé.

K. G.: Ezt, akárcsak a pályaudvart magát, ékszerdoboznak nevezték annak idején.

D. A.: Most is az. Ahogy mondtam, nem történik teljes felújítás az épületrészen, csak a tetőszerkezeten végzünk állagmegóvó javításokat. De azt kell mondom, hogy a pályaudvar leg szebb eleme ez. Az összes díszítőművészeti szakma legjobbjai dolgoztak itt. Nagyon remélem, hogy mihamarabb ez is sorra kerül.

K. G.: Olvasóink kedvéért mondjuk el, melyik része ez a pályaudvarnak.

D. A.: Az épület felépítése egy bazilikális temploméhoz hasonlít, melynél a vágánycsarnok a „főhajó”, mellette a két oldalhajó a két kiszolgáló egység. A királyi váró a Nyugati tér felé néz, a bal oldali mellékhajónak a vége a Westend felé, melynek egy külön zárt – de kívülről megtekinthető – kertje is van.

K. G.: Egy ilyen típusú és nagyságrendű munkán nagyon sokféle szakma képviselői vannak jelen, sokfajta szakértelemre van szükség.

D. A.: Valóban sokrétű szakmai gárda képviselteti magát a kivitelezésen. A legfontosabbak az ács, bádogos, tetőfedő, díszműbádogos, szerkezeti és díszműlakatos, üvegesek, épületszobrászok, téгла- és kőrestaurátorok, asztalosok, vas-öntő mesterek és díszítőfestők. Ehhez kapcsolódnak a gépész és villanyszerelő szakmák, amik pedig a szükséges csapadékvíz-elvezetést, valamint az új világítási rendszer kiépítését végezték. Végül, de nem utolsósorban van még olyan szakember, mint például az ács-állványozó, aki a munkafeltételeket biztosítja ahhoz, hogy a többi szakma dolgozni tudjon. Egyedül talán vasbetonszerkezet-építés nincs a csarnokban.

K. G.: Amikor a legnagyobb sürgés-forgás volt itt, hány ember dolgozott egyszerre az építkezésen?

D. A.: A legnagyobb sürgés-forgásnál 200 fő feletti a létszám. Hétköznap 170-190 fővel dolgozunk a helyszínen. De a teljes kép úgy áll össze, hogy a kivitelezési helyszínen kívül vannak előregyártó műhelyek, ahol további jelentős létszám dolgozik a projekthez kapcsolódóan. Ilyenek például a díszműbádogosok, a díszműlakatosok,

vagy akár az öntödék, ahol a díszműelemek gyártása folyik. Ez a háttérszervezet legalább 100 főt jelent. Így tevékenyen 300 fő dolgozik a Nyugati pályaudvar rekonstrukcióján.

A fenti szakmánkként felsorolásból is látszik, hogy a munka a kézművesség felé legalább annyira hajlik, mint az iparosított építés felé. A vágánycsarnoknál iparosított építésről beszélünk, de egyébként egy nagyon magas szintű kézműves tudást kell, hogy lássunk benne.

K. G.: Mikor adták le a nyertes ajánlatot a közbeszerzésben? Hogy tudtak előre kalkulálni az elmúlt hónapokban tapasztalható drasztikus építőipari áremelkedéssel?

D. A.: Amikor a pályázati szakaszt megkezdtuk, az 2019 volt, és nekünk 2022-ig kellett kalkulálnunk egy befejezési határidőt. Természetesen egy észszerű áremelkedési indexszel kalkulálunk főként azoknál a projekteknél, amelyek több éven keresztül tartanak. Viszont ezzel a mértékű áremelkedéssel, mint amilyen az elmúlt egy éven belül volt tapasztalható, mi sem számoltunk. A kivitelezés alatt legalább hatszor emeltek árat a különböző beszállítók, míg nekünk szerződéses kötelezettségként három évre kell tartanunk árainkat, és most az történik a piacon, hogy nem ír le egy vállalkozó 10 napnál hosszabb időt egy vállalásra. A faanyag ára az elmúlt fél évben 100%-kal emelkedett. A fémlemez havonta emelkedik 10%-kal. Havonta! Mi 6000 m² tetőfedést cserélünk le és 8000 m² tetőfelületet újítunk föl. El lehet képzelni azt, hogy egy ekkora volumenű felújításnál a kis emelkedések is mekkora költségvonzattal járnak. Az anyagárak emelkedését munkadíj és egyéb járulékos költség oldalon való megtakarítással lehet részben kompenzálni, úgymint jó szervezés, hatékony munkaidő-kihasználás, a termelékenység fokozása, ami ráfordított költségmegtakarítást jelent a vállalkozóknál.

Műemlék felújítását nem lehet patikamérlegen kiszámolni. Nem volt látható az eredeti kiírásnál, hogy milyen többletfeladatok lesznek, és az idő előrehaladása milyen anyagár- és munkadíj-emelkedést eredményez. Csak egy példát említenék meg: 750 díszműbádogos elem van az épületen. Ezek mind egyedi termékek. Amikor ez az épület az 1870-es években épült, a díszműbádogos-szakmajelentős létszámmal bírt. Ma ez a létszám lecsökkent szinte maroknyira, jó, ha 40-50 szakember van. Jelenleg szinte az egész díszműbádogos-szakma kapacitását a Nyugati pályaudvar köti le. Egy díszműbádogos oroszlánfejezet 30 darabból áll. Ezeknek a legyártása, a prészszerzők legyártása óriási energia és rengeteg időt emészt föl. Ezzel nem lehet úgy

számolni, mint egy bolti termékkel vagy félkész termékkel, hogy megvesszük egy kereskedésben, leemelik nekünk a polcról. Nincs Nyugati pályaudvar főtartót díszítő oroszlánfejezet a polcon.

Amikor egy vállalkozó restaurál és rekonstruál, valamit megpróbál előállítani egy fénykép alapján, az nem is látszik, hogy mi van ebben. Hogy abban a restaurátornak mennyi munkaórája van, a mintakészítőnek mennyi munkaórája van. A mintakészítő után az öntödének mennyi munkaórája van. És a lakatosnak, aki az egész szerkezetet elhelyezi abba a pozícióba, ahová eredetileg a tervezők megálmodták.

K. G.: Mi volt a legszebb vagy legjobb élmény a munka során, amit magával visz?

D. A.: Az egyik, amit magammal viszek, az biztos, hogy az A3-as jelű – Westend felé néző – toronysisak beemelése volt. Nagy élmény volt a 70 000 légrétegméteres belső térállvány felállása, de élmény volt a rekonstrukciós tervek előállítása, elfogadtatása és az egyedi díszítőelemek gyártási folyamatának követése a tervtől a beépítés állapotáig.

Nagyszerű, hogy az épületben benne van a kézművesség, benne van a legmagasabb technikai szint, a szakértelem. A Nyugati pályaudvar, ahogy az imént is említettük, a kor legmodernebb épülete volt, és a mi célunk, hogy a patinája mellett modern állapotban, modern anyagokkal újítsuk föl, és ezek legalább olyan élettartamot adjanak neki, mint amit elődeinktől kaptunk. ■



INTERJÚ

A rovat további interjúit keresse a maeponline.hu oldalon!



Bobcat-újdonosságok a

„Next is Now” stratégia keretében

A „Next is Now” stratégia jegyében a Bobcat szándéka szerint gyökeresen újítja meg a kompakt gépek piacát. A stratégia lényege egyrészt a már kidolgozott technikai újdonosságok teljes körű, minden lehetséges géptípust érintő alkalmazása, illetve a minden eddigit meghaladó ter-

mékdifferenciálás annak érdekében, hogy a gyártó speciális és az adott feladatoknak leginkább megfelelő gépeket kínáljon a felhasználók számára. Ezért van az, hogy az egyes gépcsaládok igen nagyszámú variánst foglalnak magukba. 48 terméket jelentettek be 12 különböző kategóriában. Az eddig megjelentek közül válogattunk.

ÚJ KÖNNYŰ TÖMÖRÍTŐESZKÖZÖK A BOBCATTÓL



BOBCAT KÖNNYŰ TÖMÖRÍTŐESZKÖZ-CSALÁD



BOBCAT WR65

A Bobcat termékpalletájának legújabb bővítése, mely a Next is Now koncepció jegyében ment végbe, azt a célt szolgálja, hogy a cég szinte bármilyen tömörítési feladathoz képes legyen megfelelő gépet biztosítani. Összességében a Bobcat könnyű tömörítőeszköz-családja 37 modellt foglal magába hét különböző eszközkategóriában a 29 kilós döngölőbékától a 2,6 tonnás tandemhengerig. A termékek kifejlesztésében a svájci Amman cégcsoporttal működtek együtt.

A BOBCAT KÖNNYŰ TÖMÖRÍTŐESZKÖZEI KÖZT MEGTALÁLHATÓK:

- Döngölőbékák
- Egyirányú lapvibrátorok
- Irányváltós lapvibrátorok
- Hidrosztatikus lapvibrátorok
- Gyalogkísérő hengerek
- Árokhengerek
- Tandemhengerek

A Bobcat döngölőkínálata hat modellből áll (R30, R60, R68, R60P, R68P, R70D), melyek tömege 29 és 89 kg között változik. Minden Bobcat döngölőbeka rezgéscsillapított fogantyúval készül, mely a CAD-tervezésű súlyelosztással együtt garantálja a lehető legnagyobb biztonságot. A legkisebb R30 kivételével a gyártó az összes modellt beépített magasságállító rendszerrel szereli.

Hasonlóan a döngölőkhöz, egyirányú lapvibrátorokból is hatféle áll rendelkezésre, melyek



BOBCAT R68



BOBCAT TR75

homok, zúzalék, soványbeton, bitumenes kötőanyagú zúzottkő-rétegek és térkő tömörítésére alkalmasak. 54 és 115 kg közti súlyukkal az FP10.33, FP12.40, FP15.40, FP15.50, FP20.50 és FP20.50D modellek a legkisebb gépek a Bobcat lapvibrátorai közt.

A Bobcat által kínált irányváltós lapvibrátorok elsősorban út- és mélyépítési alkalmazásokhoz passzolnak. A kínálat ez esetben 12 modellt foglal magába, melyek tömege 109-től 490 kg-ig terjed.

Kiegészítendő a lapvibrátor-termékpalettát, a vásárlók négy hidrosztatikus eszköz közül is választhatnak (HP50.75, HP55.75, HP60.85, HP65.85), melyek tömege 450 és 582 kg közé esik. A kínálat részét képező négy hidrosztatikus lapvibrátor mindegyike egy hidraulikus rendszeren alapszik, vagyis nem található bennük fogasszija. A HP50.75 és a HP60.85 modellekbe kéttengelyes, míg a HP55.75 és a HP65.85 modellekbe egy különleges háromtengelyes gerjesztő kerül a lehető legnagyobb tömörítési teljesítmény elérése érdekében.

A gyalogkísérhető hengerek sokoldalú eszközök, mivel nemcsak bitumenes anyagok hengerelésére, de könnyű földmunkákra és egyéb tömörítési feladatokra is alkalmasak. A Bobcat ügyfelei a dupla dobos WR65 típus kétféle változata közül választhatnak attól függően, hogy a Hatz vagy a Yanmar motort részesítik előnyben. Mindkét típusváltozat 100 százalékban hidraulikus, és alapáron tartalmazza a beépített vízpermetező rendszert. Említést érdemel az is, hogy az amplitúdó két fokozatban állítható, így a kezelő gyorsan válthat a talaj/zúzalék és az aszfalt/bitumenes anyag-tömörítési beállítás között.

Az árokhengerek, ahogy nevük is utal rá, főként árkok tömörítésére szolgálnak. E kategóriában a Bobcat a törzscsuklós, 1340 kg tömegű TR75 és a csúszókormányzású, 1305 kg súlyú

TR85S modelleket kínálja vevőinek. A szóban forgó gépek más területen is megállják a helyüket, használhatók például csővezetékek építésekor, elektromos és egyéb kábelek fektetésekor, kereskedelmi és ipari létesítmények kivitelezésekor, de akár hulladéklerakók és szeméttelpek létesítésekor is.

A tandemhengerek nagyobb felületű alaprétegek, aszfaltrétegek és egyéb burkolati rétegek tömörítéséhez használatosak, így leggyakrabban útépítéseken, valamint kisebb és közepes méretű kereskedelmi létesítmények kivitelezésénél találkozhatunk velük. Tervei szerint a Bobcat ötféle törzscsuklós tandemhengert kínál majd, melyek közül az első két modell – a 2,3 tonnás ATR23 és a 2,6 tonnás ATR26 – az idei év márciusától elérhető. A további három gép, melyek közül a legkisebb 1,2 tonnát nyom, 2021 nyarán fog debütálni.

A Bobcat könnyű tömörítőeszközeit bemutató videó az alábbi linkre, és az oldalt található QR kód segítségével tekinthető meg:

<https://youtu.be/XjZD9giaV-8>

You
Tube



BOBCAT HP65.85

» ÚJ DERÉKCSUKLÓS RAKODÓK

A Bobcat nemrég mutatta be az egyformán 25 lóerős új L23 és L28 típusú kisméretű derékcsuklós rakodógépeit, melyek szűk helyen is elférnek, mégis kiváló emelési kapacitást nyújtanak. Az ilyen kategóriájú munkagépekre leggyakrabban rakodási-anyagmozgatási feladatokat bízunk, így az ügyfelek elsősorban komoly emelési kapacitást, stabilitást és csekély talajnyomást várnak tőlük.

A modellek csekély talajnyomásukkal bármilyen talajtípuson bevethetők. A cég észak-amerikai létesítményeiben tervezett és gyártott új homlokrakodók a kimagasló stabilitást akár 1,39 tonnás billenőterheléssel ötvözik, így boldogulnak, ha árkok vagy egyéb akadályok túloldalára kell terheket átrakni. A gépek tömegéhez képest figyelemre méltó emelési kapacitás révén a két új modell jó választás szűk helyeken végzett rakodási, anyagmozgatási munkákhoz. Az L28 teleszkópos gémje ráadásul még egyszerűbbé teszi a terhek mozgatását, a különféle ellensúlyokkal pedig a felhasználó az adott munkához igazíthatja a kapacitást.

Kompakt méreteik (szélességük például alig éri el az egy métert) és szűk fordulókörük akkor jön igazán jól, ha a munka nehezen hozzáférhető területeken folyik. Masszív felépítése ellenére mindkét új típus viszonylag könnyű, azaz szállításuk sem okoz különösebb nehézséget.

A két új modell egyszerű kétpedálos kialakítása gyors és egyszerű irányváltásokat tesz le-

hetővé: az egyik pedál előremozgatja a járművet, a másik pedig hátramenetben. Mivel ezt a fajta irányítást könnyű megszokni, az L23 és L28 bérbeadásra és ideiglenes munkavállalók általi üzemeltetéshez is jó választás, vagy ha a kezelőnek egyszerre többféle gép üzemeltetését kell jól ismernie.

Kimagasló emelési kapacitásán túl az L28 teleszkópos gémje a maximális emelési magasságot és a vízszintes kinyúlást is jócskán megtoldja. A korszerű két munkahengeres kialakítás vízszintesen tartja a terhet, mialatt a gépkezelő felemelt kanállal anyagokat mozgat. A két munkahenger összehangoltan működik, ami segít a szintezésben, és meggátolja az anyag szóródását a kanál hátsó élénél is, szintén nagyban hozzájárulva a könnyű kezelhetőséghez. Annak érdekében, hogy az új csuklós rakodók valóban multifunkciós eszközökké váljanak, a Bobcat kifejlesztette a szabadalmaztatott Bob-Tach® gyorscsatoló speciális változatát, ami lehetővé teszi az S70/MT55 és S100/S450 gépekhez engedélyezett szerelések alkalmazását.

A megbízható, nyomatékos dízelmotor megfelel a Stage V normának, viszont mechanikus vezérlésű, hogy minden régióban használható legyen. A kategória legjobb teljesítménye érdekében a Bobcat hatékony hűtőrendszere fokozza a hatékonyságot és extra védelmet nyújt a motor alkatrészei számára.



BOBCAT L28



A Bobcat új modelljeit úgy tervezték, hogy kis talajnyomásukkal ne károsítsák a különféle felületeket. Többek közt itt jut szerephez a derékcukló is, ami lehetővé teszi, hogy az első és hátsó kerekek ugyanazon az íven haladjanak, míg a kerekek kipörgését csökkentő „gyep üzemmód” is rendelkezésre áll.

Üzemeltetési körülményektől függően a homlokrakodók automatikusan aktiválják a két üzemmód valamelyikét: a „High-Traction” mód a nehéz, csúszós terep leküzdését szolgálja, míg a már említett „Turf-Safe” mód a lehető legkisebb mértékben bolygatja meg a talajt.

Az előbbi üzemmód extra kapaszkodóképeséget garantál, amikor a kezelő nem forgatja a kormányt, míg az utóbbi megakadályozza, hogy a kerekek felszántsák a felületet. Emellett a differenciálzárhoz hasonlóan működő, extraként rendelhető „traction assist” funkció lehetővé teszi az automatikus módok felülbírlását.

A kisméretű csuklós homlokrakodók piacára való belépéssel tovább szélesedett a Bobcat palettája rakodógépekből. A két géppel a gyártó tovább folytatja terjeszkedését a kompakt homlokrakodók piacán, erőfeszítéseik gyümölcseként pedig mára minden bizonnyal

a Bobcat rendelkezik a világ legszélesebb rakodógép-kínálatával.

Főbb jellemzők

	L23	L28
Motor teljesítménye	18 kW (25 Le)	
Hidraulikus teljesítmény/nyomás	45,8 l/perc/20 MPa	
Üzemkész tömeg	1719 kg	1903 kg
Billenőterhelés (egyenyes helyzetben)	1265 kg	1391 kg
Névleges üzemi kapacitás (egyenyes helyzetben/visszahúzott gémmel)	633 kg	696 kg
Menetsebesség	13,2 km/h	13,4 km/h
Teljes szélesség	1105 mm	1118 mm
Emelési magasság (*kitolt gémmel)	2169 mm	*2650 mm

Termékvideó:

<https://youtu.be/xmdVB4zPLRo>

YouTube



GUMIKEREKES HOMLOKRAKODÓ

Azzal egy időben, hogy befejeződött az első gép végszerelése, a Bobcat fontos bejelentést tett: mostantól gőzerővel folyik a cég új kompakt gumikerekes homlokrakodójának – vagyis az L85-nek – a gyártása a csehországi Dobříšban található Bobcat-üzemben. Az új rakodógép érkezését a nagyszabású „Next is Now” bemutatón jelentették be még 2020 októberében, az

első legyártott példány pedig a dobříši komplexum területén marad, ahol Bobcat-forgalmazók és -üzemeltetők képzésére szolgál majd.

A cég kiemeli, hogy az L85 kiváló teljesítményét a nagy teljesítményű Bobcat-motor és a hidraulika-rendszer összedolgozása garantálja. Ezt egészíti ki a kiemelkedő stabilitás, illetve a komoly toló-, vonó- és felszakítóerő, valamint a Bobcat-szerelé-





kek széles választéka. Ez számos feladatra alkalmassá teszi az új kompakt homlokrakodót. Így az L85 jól hasznosítható építőipari, tereprendezési, ipari, hulladékkezelési, recycling és mezőgazdasági területen, illetve a gépbérleti ágazatban.

Jelenleg is többféle Bobcat rakodógép-szerelék párosítható az új modellhez, melyeket a közeljövőben továbbiak követnek majd. Az elérhető kínálat magába foglal egy általános kanalat, több könnyű rakodókanalat, egy kombinált kanalat, raklapvillákat, egy ferde seprőt és egy hómaró eszközt, melyek igazi többfunkciójú géppé teszik az L85-öt. A homlokrakodó alapfelszereltsége magába foglalja a Power Quick-Tach gyorscsatoló rendszert, mely kompatibilis az iparágban elterjedt gyorscsatolókkal. Ebből felár ellenében megrendelhető a nagy teljesítményű változat is, mely 100 liter/perc hidraulikus áramával képes kiszolgálni az olyan eszközöket is, mint a hómaró vagy a seprő. Különlegesség az Advanced Attachment Control elnevezésű megoldás, melynek használatával a gépkezelő egyetlen gombnyomással választhat a különböző kezelőszerv-beállítási profilok közül. A motorfordulat (így a kiegészítő hidraulika-rendszer teljesítménye) és a gép haladási sebessége egyénileg szabályozható, míg a hétpólusú csatlakozónak köszönhetően a legösszetettebb szerelések is hatékonyan kezelhetők.

You
Tube



BOBCAT L85

A homlokrakodót ellátták automatikus rögzítőfékkel és az ezt kiegészítő lejtmenetvezérlő funkcióval is, vagyis az L85 rögzítőfékje képes igény szerint automatikusan reteszelni és oldani. A fenti – személyautók világából már ismerős – megoldások alkalmazása egyedülálló a hasonló kategóriájú gépek között.

Ugyanez mondható el a kormányoszlopról, amely – a kompakt homlokrakodók közt egyedülálló módon – vízszintesen és tengelyirányban is mozgatható. Maga a fülke teljesen zárt és túlnyomósos, emellett megfelel a legszigorúbb FOPS II biztonsági követelményeknek is.

A gyártó kiemeli a kezelőszervek ergonomikus elhelyezkedését is, ami hozzájárul ahhoz, hogy az L85 üzemeltetése még hosszú munkanapokon is egyszerű és kényelmes maradjon. Például az [előremenet-üres-hátramenet] irányváltó-kapcsoló a joystick elülső oldalára került, és mutatóujjal működtethető. Hasonlóképp egy ujjal kapcsolhatók a joystick tetejére helyezett kezelőszervek, melyek a differenciálzárat, a „nyúl/teknős” üzemmódot, a gémúsztatás funkciót és a kiegészítő hidraulika-rendszer teljesítményét szabályozzák. A fontos információk és az L85 beállításai egy 13 centiméter képátlójú LED-monitoron jelennek meg, kiválasztásuk és módosításuk pedig egy forgókapcsoló segítségével történik, de a tolatókamera képe is ugyanezzel az eszközzel hívható elő.

AZ L85 LEGFONTOSABB ADATAI:

Sztenderd kanál: **0,8 m³**
 Elérhető kanálméret: **0,6–1,2 m³**
 Üzemkész tömeg: **5091 kg**
 Emelési magasság: **3250 mm**
 Fülkemagasság: **2498 mm**
 Motor: **Bobcat D24**
 Motorteljesítmény: **50,7 kW (68 Le)**

Termékvideó: <https://youtu.be/4EfobNEczLU>.

FORGÓVÁZAS TELESZKÓPOS RAKODÓK

A cég „Next is Now” stratégiája jegyében a Bobcat nagyszabású bővítést jelentett be, ezúttal a teleszkópos rakodók piacán: a gyártó az olasz Magni TH-val együttműködésben új forgóváz-as teleszkópos rakodócsaládot vezet be az EMEA-régióban (Európa, Közel-Kelet, Afrika), Oroszországban és a FÁK-államokban.

A Bobcat új generációs telehandler-szíriája az európai piacon összesen tíz Stage V-kompatibi-

lis modellt foglal magába, melyek emelési magassága 18 és 39 méter, teherbírása pedig 4 és 7 tonna között változik. Ezeket egészíti ki négy másik, Stage IIIA besorolású motorral szerelt típus (emelési magasság: 18–25 m, teherbírás: 4–6 t), melyekkel a Közel-Kelet, Afrika, Oroszország, illetve a FÁK-országok piacait célozzák meg.

Az 1990-es évek elején kidolgozott forgóváz-as teleszkópos rakodókat a körbeforgatható felső-

váz mellett általában négy talppal szerelik, melyeknek köszönhetően a maximális emelési kapacitást kitalpalva, fix pozícióból dolgozva lehet velük elérni. Mindeközben a 360 fokban elfordítható felsőrész lehetővé teszi, hogy hatósugarán belül a gép helyváltoztatás nélkül végezzen el minden rakodási feladatot. Ez ideális megoldást jelent például városi környezetben, ahol a manőverezésnek határt szab a szűk hely.

Mivel egy fix pontból képesek elérni a munkaterület nagy részét, és egy-egy építőipari projekt első napjától az utolsóig kihasználhatók, a telehandlerek az évek során egyre vonzóbbá váltak a vásárlók számára. Gyakran nevezik őket „három az egyben” gépeknek, ugyanis a hagyományos teleszkópos rakodók feladatai mellett daru és személyemelő szerepkörben is megállják a helyüket.

A Bobcat forgóvázak rakodói esetében a szerelések csaknem olyan fontosak, mint a gép maga, hiszen a csatlakoztatott kiegészítőkből fakad a munkaterületen nélkülözhetetlen sokoldalúság. A leggyakrabban hordozott (és az alapfelszerelés részét képező) villák mellett a felszerelhető eszközök közt megtalálhatók különféle darus szerelések, csörlők, személyemelő kosarak és kanalak is.

RFID technológia használatával a Bobcat forgóvázak rakodói automatikusan felismerik a felszerelt eszközt, mellyel párhuzamosan a megfelelő terhelési ábrák is megjelennek a fülkében elhelyezett kijelzőn. Mindez azt jelenti, hogy a gép másodperceken belül készen áll a biztonságos munkára, míg az érintőképernyőn látható dinamikus terhelési ábra segítségével a gépkezelő folyamatosan nyomon követheti a teher tömegközéppontját.

Ezenkívül a „Limit” menüben a kezelő mindhárom dimenzióban megadhatja a munkatartomány korlátait, valamint a biztonság és a pontosabb irányítás érdekében a mozgások sebességét is korlátozhatja.

Annak érdekében, hogy a vevői igényeikhez leginkább passzoló gépet biztosíthassa, a Bobcat sokféle extra felszerelést kínál, melyek közül több is egyedülállónak számít a piacon. Ide tartoznak például a következők:

-  Távvezérlés vezetés funkcióval. A képernyővel ellátott rádió-távírányító segítségével a rakodógép távirányítással vezethető, a kitalpalás folyamata pedig közvetlenül az emelőkosárból irányítható. Mindez nagyobb hatékonyságot és termelékenységet jelent – többet közt – darus és csörlős emelési feladatok, illetve személyemelő munkák során.



A Twin Power funkcióval a gép a dízelmotor beindítása nélkül is használható, azaz károsanyag-kibocsátás nélkül és teljes csendben üzemelhet. Külső áramforrásra (380 V) csatlakoztatva a teleszkópos rakodó elvégezheti az összes szokásos emelési és rakodási munkát, miközben a szükséges teljesítményről és pontosságról a 15 kW teljesítményű villanymotor és a 90 liter/perc teljesítményű dugattyús szivattyú gondoskodik.

You
Tube



Termékvideó: <https://www.youtube.com/watch?v=7QxUIdwZTLA>





BOBCAT T40.180 SLP

» ÚJ GENERÁCIÓS TELEHANDLEREK

A Bobcat május végén mutatta be új generációs R sorozatú teleszkópos rakodócsaládját, melyhez nem kevesebb, mint 12, Stage V besorolású motorral szerelt modell tartozik. Az új gépek emelési magassága 6 és 12 méter között változik, míg maximális emelési kapacitásuk 2,6 tonnától 4,1 tonnáig terjed. Ezzel legújabb szakaszába lépett a Bobcat forradalmi „Next is Now” programja, mely az innovatív termékfejlesztést és diverzifikációt olyan intelligensebb, felhasználóbarát technológiákkal és szolgáltatásokkal vegyíti, melyek gyökerestül változtatják meg a munkamódszereket.

A vadonatúj Bobcat R család az alábbi gépeket foglalja magába:

Kompakt teleszkópos rakodók – TL26.60, TL30.60, TL30.70

Közepes telehandlerek – TL35.70, T35.105, T35.105L, T36.120SL

Magas emelésű telehandlerek – T35.130S, T35.130SLP, T35.140S, T41.140SLP, T40.180SLP

Az új R szériás rakodók igen mozgékonyak, míg az áthangolt erőátviteli rendszer még finomabb mozgást biztosít annak érdekében, hogy nagy emelési magasságot kívánó feladatokat is

nagy pontossággal lehessen elvégezni. Ugyanezt szolgálja a gémet oldalirányban mozgató Boom Positioning System, az átdolgozott, ultrapontos joystick, a centiző funkció és a fülkéből nyíló jobb kilátás is.

Kedvezőbb kialakításánál fogva a centiző pedál használata is könnyebb, kevésbé fárasztó, a hatékonyabb motorfék pedig nemcsak a fékutat rövidíti le, de biztonsági szempontból is előnyös a munkaterületen. Minden modellen alapfelszerelés a „nyúl/teknős” üzemmód, ami a joystickról vezérelhető, az újdonság DYNAMIC módot pedig kifejezetten a gyors váltásokat kívánó feladatokhoz szabták. Szintén új a felár ellenében rendelhető kézigáz FLEX DRIVE funkcióval, ami lehetővé teszi, hogy a kezelő a motorfordulattól függetlenül állítsa be a menetsebességet.

A Bobcat R sorozat telehandlerei új fülkét is kaptak, ahol többek között a különleges középső kezelőpanel gondoskodik a körkörös ergonómiáról. A már említett ergonómikus kialakításnak része az is, hogy a felületeket minden irányban úgy alakították, hogy ideális legyen a térkínálat és a kilátás. Központi elem odabent az új, 13 cm képátlójú LCD-kijelző, ami folyamatosan interaktív, könnyen áttekinthető információkkal látja el a bent helyet foglalt – itt jelenik meg például a még pontosabb üzemeltetést segítő tolatókamera képe is.

You
Tube



A Bobcat teleszkópos rakodói mindig is ismertek voltak strapabíró kialakításukról, az R család tagjai pedig tovább viszik ezt a hagyományt: a masszív váz és gém a legkeményebb üzemeltetési környezetben is megfelel, a fontosabb alkatrészek pedig komoly védelmet kaptak. Így védőlemezek óvják a hidraulikus és elektromos részegységeket (beleértve a csöveket, kábelkötegeket és az erőátvitelt), a gép hasát pedig egy nagyméretű acéllemez takarja. Minden Bobcat teleszkópos rakodó merev gémszerkezettel és strapabíró, zárt szelvényes kialakítású vázzal készül.

Minden R sorozatú telehandler átdolgozott, döntöttebb motorburkolatot kapott, mely növeli a látóteret, a gyártó szerint nagyjából 15 százalékkal csökkentve a holtteret a gépek jobb oldalán.

Szintén javult a motortér hozzáférhetősége, ami a karbantartást egyszerűsíti le. A motorburkolat alatt a Bobcat D34 Stage V motorjának továbbfejlesztett változatai laknak, melyek dízel részecskeszűrője (DPF) automatikusan regenerál, anélkül hogy visszavenné a teljesítményt vagy hátrálna a munkát.

A 75 lóerős motorváltozathoz nem szükséges AdBlue folyadék, a 100 lóerős verzióban pedig nincs kipufogógáz-visszavezetés (EGR), aminek szintén megvannak a maga előnyei. Összességében elmondható, hogy a két Stage V motorváltozat egyszerűbben karbantartható és alacsonyabb üzemeltetési költséget ígér. A gépek a Bobcat új, Machine IQ elnevezésű telemetria-rendszeréhez is csatlakozhatnak, ami hatékonyabbá teszi az üzemeltetést.

Termékvideó: <https://www.youtube.com/watch?v=liHXcAp05Qo> ■

MAÉP összeállítás



BOBCAT TL38.70 HF



BOBCAT TL43.80 HF



BOBCAT T36.120 SL



Harminc éve transzparensen a targonca kereskedelemben

A harminc éves TWS receptjei arra, hogyan lehet az érzékeny iparágban fenntartani a prosperitást

Idén is a legstabilabbnak minősített cégek közé sorolta a Bisnode-csoport a TWS Kft.-t, amely tavaly ünnepelte 30. évfordulóját. Mind a minősítés, mind a három évtizedes piaci jelenlét és a gazdálkodás kimagasló eredményessége olyan fegyvertény, ami kérdések sorát veti fel az iparág iránt érdeklődő szemlélőben. Giczy Gyula és Weber Kálmán (képünkön balról jobbra) válaszoltak lapunknak.

Transpack (TP): Bevezetésül kérem, beszéljenek a TWS Kft. tevékenységéről és történetéről!

Weber Kálmán (WK): -A TWS Kft. egy klasszikus gépkereskedő cég, amely értékesítéssel, bérbeadással, flottakezeléssel foglalkozik, szerviz és alkatrész üzletágakkal kiegészülve. A DOOSAN homlokvillás targoncákat, a COMBILIFT négyutas targoncákat és a UNIC gumihevederes mini darukat értékesítjük.

TP: Amikor belefogtak, gondolták volna, hogy 30 év múlva itt tartanak majd?

Giczy Gyula (GGy): - A '90-es évek elején egyszer csak elénk hozott az élet egy külföldi magánsze-

mély tulajdonolta, haldokló kis targoncás céget. Sokan bolondnak néztek minket, hogy a kényelmes, jól fizető és sikeres multi karriert felváltjuk egy a kétséges kilátású vállalkozással. Egy kocás lapra felváltottuk az „üzleti tervet”, kezdet fogtunk a tulajjal – aki máig jó barátunk –, és ennyi elég is volt. A forgalmunk pár év alatt elérte az egymilliárdot, és rövidesen végére is értünk a kivásárlásnak. Aztán a 2008 -as válság előtti években már 2 milliárdnál jártunk. Tulajdonképp a korszak szokásos történeteivel szemben, amikor a külföldi befektetők a magyar vállalatokat vásárolták fel, mi egy külföldi vállalkozást tettünk hazaivá egy sajátos megállapodással.

TP: A gazdálkodás eredményességéről és a piaci jelenlétéről mit ismerhet meg az iparág után érdeklődő?

GGy: -A 2020-as üzleti évben az árbevétel a 3 milliárdot, az Ebitda az 500 milliót meghaladta. Így az utóbbi évek trendjének megfelelően most is sikeres évet zártunk. Bizonyos termékeinkkel akár a 80% - os piaci részesedést is elértük, de az élesen versenypiaci tömegtermék szegmensben is a 6-8%-t teljesíteni tudjuk.



A TWS Kft. a Doosan targoncák kizárólagos magyarországi forgalmazója

TP: Milyen vállalatvezetési elv, szakmai felkészültség kell a fent említett minősítés megszerzéséhez?

WK: – Nem pillanatnyi helyzet, hanem hosszú évek folyamatosan stabil és eredményes működése szüli a fenti eredményességet. Nem is először, hiszen – kivéve világgazdasági válsággal sújtott éveket – sosem voltak negatív adataink. A legfontosabb talán az, hogy jól sikerült elrugaszkodnunk a 2009-es válság után. Fontosnak tartjuk, hogy bár sok KKV nem feltétlen az átlátható vállalatvezetési mintát követi, a TWS könyvei a valószínűsíztető kiemelkedő transzparenciával mutatják.

TP: Mit jelent ez?

GGY: – Pontos és hiteles eredmény kimutatást, mérlegbeszámolót, leltárt, világos pénzügyi folyamatokat. A 2009-es piac ebben az ágazatban itthon a harmadára zsugorodott. A mi bevételeink kétharmada is eltűnt, több százmilliós veszteségeink voltak. Ehhez képest likviditási gondjaink nem adódtak, ha kellett a külső finanszírozó örömmel a rendelkezésünkre állt.

TP: De mi a receptje a stabil gazdálkodásnak?

WK: – Mivel mi elsősorban forgalmazunk, ezért ha szorul a hurok, még inkább fókuszálunk a marketingre, a tudatos és szervezett piaci munkára, a dolgozók képzésére, korszerű cégszervezési megoldásokra – egyszerűen, a pánik helyett nyomjuk a gázt. Természetesen az is a stabilitást támogatja, hogy az általunk képviselt gyártókkal évtizedes, kölcsönös bizalom és elismerésen alapuló üzleti kapcsolatot tartunk.

GGY: – A targoncaipar nagyon átalakult, a kínálat a minőség szempontjából kiegyenlítődött. Kis eltérésektől eltekintve lényegében ma már majd minden targonca nagyjából ugyanazt kínálja, közel azonos minőségben – itt sincsen már meg a „Mercedes és a Trabant” közötti minőségi differenciák. A tömegtargonca piacán, az éles verseny miatt alacsony a jövedelmezőség, ezért mi a részi termékek és megoldások felé fordultunk. Erre a legjobb példa a Combilift, ami olyan nagy technológiai újítás volt, hogy ma is alig van párja, inkább csak távoli követői. A Combilift arra is jó, hogy betörj velük olyan vevőkhöz, akik már elkezdte magukat más gyártmányok felé és nem mutatnának érdeklődést egy átlagosnak hitt termék iránt. A UNIC „pókdaruk” portfólióba emelése hasonló látásmód következménye volt.

TP: Hogy bírják munkaerővel?

WK: – Odafigyelünk, hogy ha nem is családias, de bizalmi légkör és összetartás legyen a cégen belül, és elismerjük a teljesítményt. Ez kell is, hogy megelőzzük a fluktuációt. Nagy kihívás a



A Combilift innovatív technológiai megoldásokkal ellátott targoncai is megtalálhatók a portfóliónkban

munkaerő biztosítása, különösen szerelők és értékesítők, de adminisztrátorok terén is.

TP: ...és most is „nyomják a gázt”?

WK: – Szó szerint! A Covid-19 okozta válság – a 2019 bázisévet véve alapul – elvitte a globális piac 20-25%-t. Hála a TWS válságálló portfóliójának és a kormányzati gazdaságvédelmi és uniós felzárkóztató programok kínálta bőséges beruházási forrásoknak, a TWS növekedett a szűkülő piacon is. Úgy tartjuk, hogy a 2027-ig tartó pénzügyi ciklusban ez nem is nagyon lesz másként. Sikeres üzleti évek előtt állunk.

TP: A pályázatokon kívül, mire ez a nagy optimizmus?

GGY: – A legerősebb termékünk a Combilift-kínálat. Réspiac ugyan, de abban tévedhetetlenül eltalálja a speciális logisztikai igényeket: ahol alkalmazható, ott minden más konkurenst letöröl ez a túlzás nélkül forradalmi technológia. Most különösen erős: már most a tavalyi forgalom felét járunk vele vagy 30 százalékkal!

TP: Talán nem udvariasság, ha rákérdezzünk de a harminc éves story hogy folytatódik vagy végződik majd?

WK: – Bár a szakmában eltöltött harminc év következtetnie enged az életkorunkra, de a visszavonulásra vonatkozó kérdés még korai. A most következő „arany éveket” még le szeretnénk aratni. ■

Az eredeti cikk a Transpack 2020. évi 5. lapszámában jelent meg, Kohut Zoltán tollából.



UNIC PÓKDARU



Bontás és építés

A magyar építőipar gépellátásának alakulása az elmúlt 50 évben

Az építőipar gépellátása alakulásának folyamatát érdemes a rendszerváltás előttről kezdeni. Az építőipar gépellátása az 1970-es években a klasszikus tervgazdálkodásnak megfelelően álmilag szerveződött. A gépállományt két forrás biztosította: egyrészt hazai gyártásból, másrészt a KGST-országokból (a fiatalabb olvasók kedvéért: Kölcsönös Gazdasági Segítség Tanácsa), azaz a volt szocialista országokból. A hazai gyártás választéka igen szűk volt, néhány vállalatra osztották a feladatot (ilyen volt az Építőgépgyártó

Vállalat és a Közgép), hiszen pont az volt a KGST célja, hogy szétossza a gyártást a 7 tagország között. A külkereskedelem állami monopólium volt, tehát a gépek importját külkereskedelmi vállalat (nevezetesen a Technoimpex Külkereskedelmi Vállalat) végezte. A belföldi forgalmazást szintén egy, az erre a célra létrehozott, budapesti székhelyű ÉGV (Építőipari Gépesítő Vállalat) végezte. Ennek feladata volt a gépek alkatrészszükségletének biztosítása, készletezése is. A szervizellátást egy másik, szintén erre a célra létrehozott és kijelölt vállalat, az AGROKER biztosította. Ez a vállalat rendelkezett vidéki hálózattal, így a javítás nem csak Budapesten történt. Természetesen ezeket a vállalatokat már felszámolták (ÉGV, Technoimpex) vagy a privatizáció során teljesen átalakultak (Agroker, Közgép). Elvileg a rendszer működőképes volt. De csak elvileg. Igaz, hogy egy-egy géptípus, mint például a dózer, csak a Szovjetunióból, a forgó rakodógép – a legendás T174-es típus – csak az NDK-ból, a kompresszor csak Csehszlovákiából volt beszerezhető, de legalább kapható volt. A problémát inkább az alkatrészellátás jelentette. A rendszer úgy működött, hogy nem csak a gépeket, de az alkatrészeket is egy évben csak egyszer lehetett megrendelni a gyártótól, és a szállítási határidő szintén egy év volt. Tehát a készletező vállalatnak nagyon nagy raktárkészletet kellett tartania ahhoz, hogy 2 évre előre biztosítson gépeket és hozzájuk alkatrészeket. Ráadásul mindenre nem



WEIMAR T174

gondolhatott vagy nem találta, nem találhatta el a szükséges alkatrészfelhasználást és mennyiséget, így hónapos, éves gépleállások is előfordultak alkatrészhiány miatt. Másrészt viszont óriási eladatlan alkatrész készlet halmozódott fel, melyet végül leselejteztek. A rendszerváltásig az alkatrész- és gépkészletezéshez a pénzügyi forrást az illetékes minisztérium, ez esetben az Építésügyi Minisztérium biztosította. A rendszerváltást megelőző utolsó években azonban ez a pénzforrás egyre csökkent, majd teljesen elapadt, így törvényszerű volt az ÉGV csődje. A fent leírt rendszer a 80-as években bővült a beszerzés tekintetében egy újabb forrással, mégpedig a nyugati devizával fizetendő, főként Nyugat-Európából származó gépekkel. Ezeknek a gépeknek a behozatalát – mivel külföldi fizetőeszközük nem volt, nem lehetett a magyar vállalatoknak (így az építőipari, egyébként szintén kizárólag állami vállalatoknak sem) – az Építésügyi Minisztérium engedélyezhette. A minisztérium kijelölt egy nyugati márkát, aminek a behozatalát „indokolt” esetben engedélyezte. Így, ha homlokrakodóról volt szó, akkor Volvo, ha kotrórakodóról, akkor JCB, ha kotróról, akkor Poclain, ha dózerről, akkor Caterpillar jöhetett és csakis az jöhetett szóba.

Az 1989-ben elindult rendszerváltozás következtében beköszönő gazdasági liberalizáció és a privatizáció lehetővé tette magánvállalatok, vállalkozások megalakulását és a külkereskedel-

mi monopólium felszámolása közvetlen külkereskedelmi tevékenységet is eredményezett a gazdálkodó társaságoknak. Az első gépforgalmazó vállalatok azokból a kapcsolatokból jöttek létre, amik a 80-as években a nyugat-európai márkák kül- vagy belkereskedelmét bonyolították, vagy nagy gépfelhasználók voltak. Így jött létre a JCB-termékekre a Technoimpex kapcsolat alapján a Kövi Kft., a Liebherr-termékekre az akkor legnagyobb hazai építőipari vállalatból, a Mélyépítő Vállalatból kivált Pointed-Lex Kft., az ÉGV-ből a Kuhn Földmunka és Rakodógép Kft.

A korábbi, a volt szocialista országokban gyártott termékekre a kereslet drasztikusan megcsappant, azt lehet mondani inkább, hogy megszűnt. Az ezekre a gépekre alakult kisebb-nagyobb építőgép-forgalmazó cégek néhány éven belül nehéz helyzetbe kerültek és végleg megszűntek (pl. a lengyel építőipari gépek forgalmazására alakult Egpól Kft.) vagy a gyártók kerültek nyugat-európai tulajdonba (pl. a svájci Ammann tulajdonába került a tömörítő gépeket gyártó cseh Stravostroj, ezáltal megszűnt a magyar márkaképviselő is).

A tevékenység végzéséhez továbbra is nagy tőkeerő kellett, hiszen a banki hitel mind az építőipari vállalatoknak, mind az újonnan megalakult gépforgalmazóknak egyrészt nagyon drága, másrészt szinte elérhetetlen volt. A kereskedelmi bankok olyan biztosítékokat kértek,



POCLAIN-61



amit egy fiatal vállalat, vállalkozás nem tudott felmutatni. A tőkeerő azonban ekkor nem a rak-tárfinanszírozás miatt volt elsősorban fontos, hiszen a nyugat-európai gépek szállítási határideje néhány hét, maximum néhány hónap volt, az alkatrész-készletezés pedig nagyságrendekkel kisebb volumenű. Az alkatrészszállítási határidő ugyanis a nyugat-európai országokból napokban, sürgős esetekben légi szállítással órákban lett mérhető.

A rendszerváltás előtti keresleti piac azonban egyik napról a másikra átalakult kínálativá. Megjelentek addig itthon nem is ismert kisebb-nagyobb gépgyártók termékei, valamint minden ismert márka valamennyi géptípusa. Ekkor vált a kisebb, főként induló építőipari kisvállalkozók, felhasználók előtt ismertté, hogy a JCB nem csak kotrórakodót gyárt, hanem homlokrakodót, kotrót stb., valamint hogy nem csak a JCB gyárt kotrórakodót, hanem a Komatsu is, a Caterpillar is, és így tovább. A gépkészletezés – azaz az azonnali gépszállítás – emiatt ismét fontossá vált, hiszen versenyelőnyt jelentett a liberalizált piacon. Az építőipari vállalkozások nem terveztek hónapokra, gyakran csak akkor rendeltek eszközöket, amikor egy munkát megnyertek. Akkor azonban azonnal kellett a gép. Az építőipari gépforgalmazók tőkeerejét másrésről az építőiparra kimondottan jellemző rossz fizetési morál követelte ki. A gépforgalmazók közötti verseny miatt a forgalmazók belementek, belekerültek a hazai laza fizetési rendszerbe, a kint-

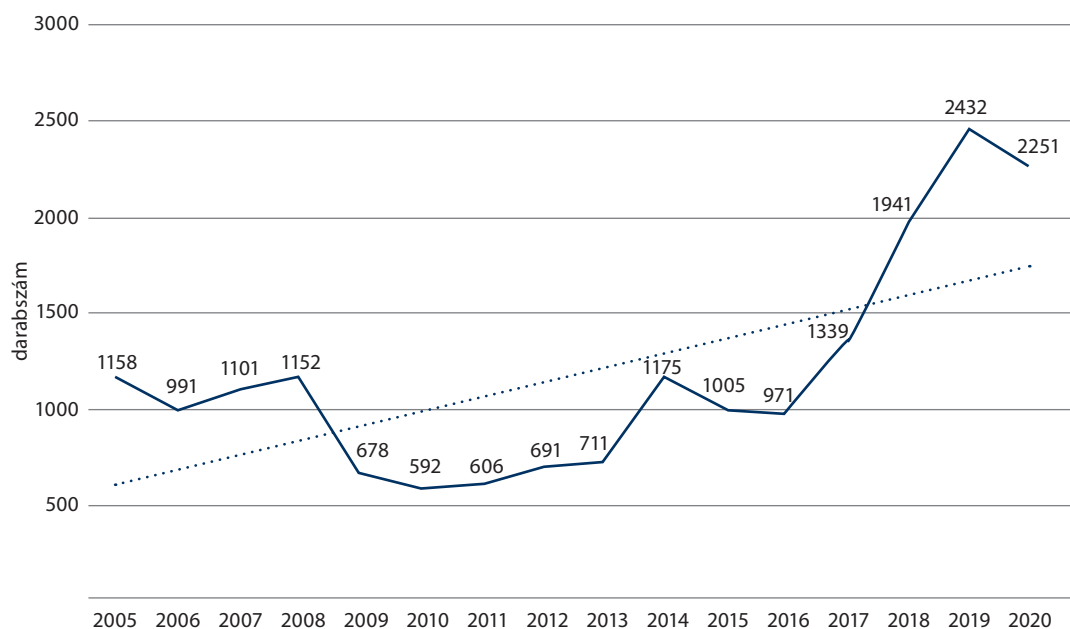
lévőségeik megnöttek, de a nyugati gépszállítók felé ezt már nem tudták tovább hárítani.

A 2000-es évek elején a versenyhelyzet és a komoly tőkeerő-szükséglet a nagyobb, jellemzően külföldi tulajdonú építőipari gépforgalmazóknak kedvezett.

Néhány gyártó, mint pl. a Liebherr, a Volvo, magyar székhelyű önálló kereskedelmi és szolgáltató tevékenységet végző kft.-t alapított. A legtöbb gyártó azonban a gépforgalmazást (és annak vonzatát, azaz az alkatrész- és szervizellátást) a Nyugat-Európában évtizedek óta általános rendszernek megfelelően erre szakosodott márkaképviselőkre hagyta (Palfinger, JCB, Caterpillar, Komatsu stb.). A 2010-es évek elejére a hazai gépforgalmazás mintegy 70-80%-át ilyen külföldi tulajdonú „márkaképviselő” adták: Huntraco Zrt, Terra Hungaria Kft., Kuhn Földmunka és Rakodógép Kft., Liebherr és az Ascendum Építőgépek Hungaria Kft. (A Volvo időközben szintén átadta a forgalmazást az Ascendum cégcsoportnak.)

A koncentrációt növelte a nemzetközi hálózattal bíró gépforgalmazók másik törekvése, azaz a vezértermék mellé egyéb kiegészítő termékek felvétele a termékpalettájukra. Ennek oka a forgalmazó vállalatok biztonságra törekvése. A gépgyártók közötti verseny ugyanis óriási mozgásokat eredményez ott is. Erős, globális gyártók szűnnek meg, olvadnak be/össze. Ennek következtében márkák szűntek meg. (Ez a folyamat azóta is tart, talán még nagyobb mére-

ÚJ FÖLDMUNKAGÉP-ELADÁSOK MAGYARORSZÁGON 2005–2020 KÖZÖTT



Forrás: ÉBSZ

tekben.) A forgalmazók igyekeztek, igyekeznek több lábon állni. Így kerültek például a Huntraco palettájára az Ingersoll Rand kompresszorok, a Terra palettájára a Bell dömperek és Palfinger-Sany autódaruk, a Kuhn gépkínálatába a Magni teleszkópos rakodók és Ammann tömörítőgépek. A több lábon állás nem csak a forgalmazók gépgyártóktól való függését csökkenti, hanem lehetővé teszi az építőiparon kívüli, más iparágakba történő behatolást is. Így a Kuhn a Sennebogen átrakógépeivel a hulladékiparban, a Huntraco a Massey Ferguson gépekkel a mezőgazdaságban is tud gépeket kínálni.

Természetesen voltak és vannak magyar tulajdonban lévő gépforgalmazók is. Számuk nem is kevés, de eleinte itt is érvényesült a Pareto-elv, azaz a gépek 80%-át a gépforgalmazók 20%-a, a külföldi tulajdonú forgalmazók adták el. A magyar tulajdonú gépforgalmazók fejlődése azonban örömdetesen erősödik az elmúlt évtizedben (Verbis Kft., DM-Ker, Powered-Access Kft./Navik Alfa Kft., Profi-Bagger, MPH Építőgép Kft., Unicum Kft. stb.). Vannak közöttük olyanok, akik egy márkára specializálódtak és maradnak egyelőre ezen az úton. Többségük azonban szintén a több lábon állás irányába mozdul el. Ez természetesen nem szolgálja feltétlenül a felhasználók érdekét, hiszen csökken a gépforgalmazók szakmai kompetenciája. Különösen a szerviz területén érhető tetten ez a tendencia, hiszen egyik oldalon nő a gépek bonyolultsága, a fejlesztések egyre gyakoribb szakmai tréninget tennének szükségessé, másrészt viszont a gyártmányok számának növekedése egyre kevesebb időt hagy a szerelők ismereteinek naprakészen tartására.

Ejtsünk néhány szót arról is, mekkora az építőgéppiac, hogyan alakultak az évenkénti import darabszámok. Adatokat erről az ÉBSZ (Építőgép-forgalmazók és Bérbeadók Szövetsége) megalakulásától (2005) gyűjt. A számok arról tanúskodnak, hogy az egyes évek között jelentős ugrások voltak, vannak. A darabszámok nem azonosak az országba beérkező teljes új- és használtgép-darabszámokkal, hiszen nem minden gépforgalmazó – különösen a használt gép tekintetében – tagja a szövetségnek. A tendenciát és a nagyságrendeket azonban jól tükrözi, hiszen az ÉBSZ 22 tagja lefedi az építőgép-forgalom 80-90%-át. Az ÉBSZ-tagok együttes újgép-eladása a 2008-as gazdasági válság előtt 1000-1200 db volt évente. A válság után, 2009-10-ben szinte megfeleződött, 2011 és 2013 között sem emelkedett számottevően, nem érte el a 2008-as válság előtti szintet. A lassú visszaépülésben valószínűleg az is szerepet



játszott, hogy ebben az időszakban megjelentek, megerősödtek a bérbe adó cégek, illetve a gépeladással foglalkozó vállalkozások is bővítették tevékenységüket, és saját bérgepparkot, bérgep üzletágot hoztak létre. 2014-től azonban jelentős emelkedés következett, amit a pandémia sem tört meg. Az újgép-eladás a 15 évvel korábbiakhoz képest megduplázódott, az éves darabszám 2000 fölött van.

Érdekeség, hogy az elmúlt 2 évben megjelent, pontosabban átalakult néhány kereskedő és bérbe adó magyar tulajdonú vállalkozás zárt, sőt nyílt részvénytársasággá. Ez is azt mutatja, hogy az építőipari gépforgalmazás mint üzletág nagy tőkeerőt igényel. Örömdetes azonban, hogy már felnőtt ehhez a feladathoz néhány hazai tulajdonú vállalkozás.

Kérdés lehet még, hogy elegendő-e a meglévő géppark, elegendő-e az évenkénti gépfrissítés a magyar építőipar számára. Ezt a kérdést a szomszédos országok piacával való összehasonlítással tudjuk megválaszolni. Természetesen figyelembe kell venni az országok méretét. Népeségarányosan megelőz bennünket Ausztria és Csehország, de mögöttünk van Románia, Bulgária, még Szlovákia és Lengyelország is. Ez azt jelenti, hogy nagyjából az ország gazdasági fejlettségének megfelelő a helyzetünk, amennyiben elfogadjuk, hogy a gazdasági fejlettséget az egy főre jutó GDP jellemzi. Sőt még kedvezőbb a kép, hiszen Szlovákia és Lengyelország GDP-mutatója jobb, mint Magyarorszáé. A kedvező kép annak köszönhető, hogy az építőipar fejlődik, és nagy EU-s és állami támogatást kaptak az elmúlt években az építőiparban tevékenykedő hazai kis- és középállalatok. ■

Dr. Csorba Kázmér

Tavaszi zsongás

Az alábbi összeállításban a 2021. április elejétől június elejéig bemutatott gépújdonságok közül válogattunk. Nem meglepő módon mindenki a technológiai fejlesztésre, az innovációs eredmények minél gyorsabb gyakorlati átültetésére törekszik. Az elmúlt időszakban hosszútávú átfogó stratégia keretében a JCB (Road to Zero program, E-Tech sorozat) illetve a Bobcat (Next is Now program) jelentkezett a legtöbb innovációt tartalmazó, a gépcsaldok fejlődését is meghatározni ké-

pes termékekkel. Ezekkel előző és mostani számunkban foglalkoztunk.

De máshol sem állt meg az élet. A tavaszi zsongást jól érzékelteti, hogy csak májusban több, mint egy tucat OEM új építőgépei, szállítójárművei jelentek meg az európai piacon, többek között a Bobcat, Case, Caterpillar, Doosan, Hidromek, Hitachi, Hyundai, Komatsu, Liebherr, Liugong, Manitowoc, Mecalac, Sandvik és a Wacker révén. Mindez akkor történik, amikor a járvány után a felhasználók gépéhségét a gyártók a hagyományos modellekből sem tudják kielégíteni.

ITT A LIEBHERR KOMPAKT AUTÓDARUJA

A Liebherr áprilisban mutatta be új MK 73-3.1 modelljét, amely a legkisebb a cég építőipari autódaruinak sorában.

Az MK 73 3.1 modellt egyemberes üzemeltetéshez tervezték, méghozzá úgy, hogy nagyjából 10 perc alatt munkára készen állhasson. A Liebherr más autódaruiról ismerős egymotoros koncepciónak, illetve az ECO módnak köszönhetően az MK 73-3.1 nagy megbízhatóság mellett üzemeltethető.

Az új típus tervezésekor a Liebherr már bizonyított technológiákra alapozott, melyeket kompakt formába öntött, vagyis a kis autódaru rendelkezik mindazon funkciókkal, melyeket nagyobb testvére, az MK 88-4.1 is magáénak mondhat. 13,80 méteres hosszával, 2,75 méteres

szélességével és 4,0 méteres magasságával az MK 73-3.1 könnyedén manőverezhet, és 6 tonnás maximális emelési kapacitást képes felmutatni.

A sűrűn beépített környezetre fejlesztett gép megalkotása során mindvégig fontos szempont volt a komoly gémkinyúlás. 38,5 méteres gémhossz mellett a gémcúcsnál – a megfelelő ellensúly alkalmazásával – 2000 kg a legnagyobb terhelhetőség. 45 fokos szögben billentett gémmel 51 méteres emelési magasság érhető el, ezzel párhuzamosan a maximális terhelhetőség 2800 kg, mely a gémcúcsnál 1850 kg-ra csökken. Összesen háromféle billentett gémes felállás áll rendelkezésre, és a mérnökök nagy hangsúlyt fektettek arra, hogy ezek közül mindegyik pozícióban magas maradjon a legnagyobb terhelhetőség.

Nagyobb testvéreihez hasonlóan az MK 73-3.1 is elektronikusan üzemeltethető a munkák helyszínén rendelkezésre álló áramforrásról vagy beépített aggregátoráról. Ennélfogva a daru jelenléte csupán egészen alacsony zajszinttel jár, és egyáltalán nem bocsát ki káros anyagokat, ami ideális érzékeny helyszíneken és éjszaka végzett munkákhoz. A kisméretű gép 63 és 32 amperes hálózatról is működhet, a munkasebességet egyáltalán nem korlátozza a kisebbik áramerősség sem.

A darukezelő munkáját számos funkció segíti. Érdemes megemlíteni a fokozatmentesen emelhető fülkét és a modern kamerarendszereket, melyek segítségével folyamatosan rálátás nyílik a teherre és a járműre egyaránt. A Micromove finom pozicionáló üzemmód és más támogató-



rendszerek járulnak hozzá a terhek precíz mozgatásához. Az aktív hátsótengely-kormányzást kihasználó ötféle kormányprogram, valamint a féloldalas kitalpalás lehetősége arról gondoskodik, hogy a daru különösen szűkös munkaterületeken is használható legyen.

Az MK 73-3.1 megkapta a testvérvállalat Liebherr-Werk Ehingen GmbH autódaruin már alkalmazott egymotoros megoldást is: a darun

helyet kapott aggregátort kizárólag az alvázba épített, a jármű mozgatására is szolgáló motor hajtja. Az ECO mód szintén besegít a gazdaságos működésbe.

A rendelhető extrák, például a Load Plus terhelési ábra vagy az erősített kivitelű futómacska-mozgatómű növelik a daru teljesítményét. Utóbbival például 45 fokban billentett gémnél 50 százalékkal nehezebb terhek emelhetők.

SZÍNRE LÉPETT A LIUGONG 995F KOTRÓ



Miután a gépet alapos üzempróbáknak vetették alá a legnehezebb bányászati körülmények közt, a LiuGong május közepén bemutatta a 95 tonnás 995F kotrót.

A gépet a legnehezebb bányászati és bontási feladatokra szánják, ahol a tonnára vetített költségek, a megbízhatóság, illetve a kezelők biztonsága és kényelme elsődleges szempont. Nem mellékes az sem, hogy a 995F-be épített 18,1 literes Perkins dízelmotor már alacsony fordulaton is 447 kW teljesítményt ad le, nem beszélve a hatalmas nyomatékról, így a gyártól származó információk szerint a gép felszakítóerő terén nem talál legyőzőre kategóriájában.

Annak érdekében, hogy még rövidebb ciklusidők legyenek elérhetők, miközben a pontosság és az üzemanyag-takarékosság sem szenved csorbát, három üzemmód (Eco, Standard, Power) áll rendelkezésre, mely a tíz választható motorfordulattal együtt lehetővé teszi a kezelő számára, hogy megtalálja az adott feladathoz ideális arany középutat teljesítmény és gazdaságosság között. Ezenfelül a kotró fejlett elektrohidraulikus rendszere az átfolyási teljesítményt mindig az üzemi körülményekre szabja.

Mindezt számos hasznos funkció egészíti ki, melyek közt említhető például a gémmozga-

tást segítő rendszer. Miután a kezelő beállította az üzemmódot (rakodás vagy törés), a gép saját súlyánál fogva mozoghat lefelé, mely nemcsak a fogyasztást csökkenti, de meggátolja az alkatrészek károsodását, és a kényelmet is növeli.

Hogy elviselje a legzordabb körülményeket is, a 995F változtatható szélességű járműve nagy szilárdságú kovácsolt hajtókerekeket és nagy átmérőjű, vastagabb kopórésszel ellátott láncvezető kerekeket kapott, míg a kétkörmös, mély profilú láncpucok a tartósság mellett a kapaszkodóképességet is szolgálják.

A 995F megvásárolható kimondottan bontási munkákra szabott változatban is (995FDM), melyen a gyártó extra védelemmel látta el a kanál munkahengerét, illetve FOPS II-es szintű védőrácsot szerelt fel, a szerelékekhez pedig visszafolyó vezetékek áll rendelkezésre.

Újfajta, tágas fülkéjével a 995F magas szintű védelmet nyújt. Erről luxus minőségű, minden irányban állítható ülés, légkondicionálás és bőséges mennyiségű rakodóhely gondoskodik. A 20 cm képátlójú LCD-érintőképernyőn – mely a külön forgókapcsolóval is kezelhető – egyszerűen és gyorsan előhívhatók a gép különféle funkciói és a legfontosabb információk.



GÉPEK

A rovat legfrissebb híreit keresse a maeponline.hu oldalon!



» ÚJ HIDROMEK HOMLOKRAKODÓ



A Hidromek új, HMK 635 WL típusjelű, májusban érkezett homlokrakodója a nehéz ipari feladatokra szabott rakodógép. A gyártó szerint a gép kiemelkedő felszakítóerőt és remek irányíthatóságot biztosít kőbányákban, betonkeverő-telepeken, ipari üzemekben és más, komoly kihívást jelentő munkahelyeken.

Az új munkagép erejének és környezetkímélő üzemeltetésének a Stage V besorolású dízelmotor a kulcsa, mely 282 LE teljesítmény mellett 1200 Nm nyomatékot képes leadni. Ehhez alapképítésben 20,6 tonnás üzemkész tömeg és 3,5 köbméteres kanálméret társul. A már alacsony fordulaton is rendelkezésre álló nagy nyomatéknak köszönhetően a fogyasztás a körülményektől függetlenül alacsonyan tartható.

A HMK 635 WL öt előre- és három hátrameneti fokozattal rendelkező powershift váltóval rendelkezik. A gyártó kiemeli, hogy ez a váltásokat igen gyorsá és finommá teszi. Említést érdemel a TIPSHIFT elnevezésű funkció is, mellyel rakodási munkák közben a vezető gyorsan, egyetlen gombnyomással válthat menetirányt, anélkül hogy a váltókarhoz nyúlna. E megoldás a biztonságot is szolgálja, hisz használatával a figyelem még inkább a kormányzásra összpontosítható.

A gyártó a fülke és a munkakörülmények javítását célzó újításokat sem felejt el hangsúlyozni. Eszerint a rakodó panorámafülkéje nemcsak

kitűnő kilátást biztosít, de hangszigetelésére sem lehet panasz. Ezt egészítik ki a kényelmes munkahely érdekében az olyan funkciók, mint például a fűtött, állítható és légrugós vezetőülék, a teljesen automatikus légkondicionáló, a padlógázra a váltót visszakapcsolásra utasító kickdown-kapcsoló, illetve az érintőképernyős kezelőfelület. Hasonló célt szolgálnak az ergonomikus elhelyezésű légbefúvó rostélyok, melyekre az ablakok páratlanításában is jelentős szerep hárul.

A HMK 635 WL részegységei jól hozzáférhetők, és elérésükhöz nem szükséges felmászni a gépre, többek közt az üzemanyag-feltöltés és az akkumulátor karbantartása is megoldható. A fülke 35 fokban, míg a motorburkolat 80 fokban billenthető, utóbbi elektromosan, vagyis a motor alkatrészeihez sem bonyolult hozzáférni. A két részben nyitható motorburkolat, illetve a motor és váltó elkülönítése szintén a karbantartás és szervizelés megkönnyítését szolgálja, az alapfelszereltség részét képező billenthető fülke pedig gyorsabbá teszi az ilyesféle műveleteket. Az igény szerint automatikusan vagy manuálisan is megfordítható forgásirányú ventilátornak köszönhetően szükség esetén a hűtő tisztítása is könnyen megy, ami nagy könnyebbség, ha a gép erősen poros környezetben dolgozik. Márpedig pont ilyen munkakörnyezetre tervezték.

MEGÉRKEZETT A KOMATSU D71-24 DÓZERE

Májusban érkezett a hír a Komatsu Europe háza tájáról, melyben a vadonatúj, EU Stage V-kompatibilis motorral szerelt D71-24 érkezését jelentették be. A D71-24 a Komatsu történetének legnagyobb HST dózere, amely a precíz irányítást és a csúcskategóriás teljesítményt alsó kategóriás fogyasztással párosítja.

A D71EX-24/PX-24 modellek üzemi tömege 22 600 és 24 000 kg között változik, a rendelkezésre álló tolólapok mérete pedig 5 köbméterig terjed. A Komatsu dízelmotor 2100-as percnkénti fordulaton 179 kW (240 LE) teljesítményt ad le, és teljesíti az EU Stage V emissziós norma előírásait.

A precíz tükörképzésre és nagy tömegű földmunkákra egyformán alkalmas D71-24 tervezésekor elsődleges szempont volt a kimagasló tartósság és sokoldalúság, amelyet a nagy kapacitású, kopásálló tolólap biztosít. A munkagép PLUS (Parallel Link Undercarriage System) fantázianevű járóművében forgóperselyek találhatók a lehető legnagyobb rendelkezésre állás és az üzemeltetési költségek alacsonyan tartása céljából.

Az EXi és PXi változatos széria a gyártó második generációs Intelligent Machine Control (iMC 2.0) gépvezérlő rendszere, mely folyamatosan pásztázza a munkaterületet, és a begyűjtött adatok alapján tervezi meg a következő járatot. Fontos megemlíteni a biztos üzemeltetést lehetővé tevő Komatsu Care és Komtrax szolgáltatásokat is.

A legfontosabb újdonságok, funkciók és előnyök összefoglalva az alábbiak:

- **Új lift layer control:** Egyetlen gombnyomással automatikusan elteríti a meglévő rétegekből felszedett anyagot. Méri a területet, melyen áthalad, majd az adatokat felhasználja a következő járat megtervezéséhez. Egyszerű használat: egységes rétegek egy gombnyomással.
- **Új tilt steering control:** Egy gombnyomással aktiválható. Oldalirányban automatikusan billent, ezzel folyamatosan egyenesben tartja a tolólapot.
- **Új quick surface creation:** Ideiglenes tervet készít a felületről egyetlen gombnyomással. A gépkezelő automatikus módban

kezdheti meg az anyag leszedését vagy elterítését, majd a megfelelő időben tükörképzés módba válthat.

- **Új multi GNSS:** Az iMC 2.0 többféle GNSS rendszert használ: GPS, GLONASS, Galileo, BeiDou, QZSS. Csökkennek a leárnýekolt-ságból fakadó kockázatok.
- **Új, két GNSS tetőantenna:** Pontosság még részükön dolgozva is. Észleli az oldalirányú elcsúszást és a fordulást a részükön, és reagál is ezekre.
- **Proactive dozing control:** Csökkenti a tapasztalat jelentőségét, minden gépkezelő azonnal profi színvonalon dolgozhat. Folyamatosan figyelemmel kíséri a munkaterületet:

- 🔺 Tolólap pozíciója; mi van a lánctalpak alatt.
- 🔺 Eltárolja az adatokat és megtervezi a következő járatot – mindezt automatikusan.
- 🔺 Képes folyamatosan automatikus módban dolgozni.
- 🔺 Több mint 60 százalékkal növeli a termelékenységet.

Többnyelvű információs rendszer: a gép 2.0 monitorja 25 EU-ország nyelvét képes megjeleníteni.



» NEHÉZSÚLYÚ BAJNOK KIS FORDULÓSUGÁRRAL

A Kobelco Construction Machinery Europe idén áprilisban jelentette be legnagyobb SR (short radius, azaz kis fordulósugarú) kotrójának érkezését a 38 tonnás kategóriában. 36 tonna feletti tömegével az SK380SRLC a piac egyik legnehezebb és leggyorsabb kis fordulósugarú gépévé vált.

Az SR kotrók már régóta komoly népszerűségnek örvendenek a városi és lakásépítési munkaterületeken dolgozók közt, de az út- és közműépítési ágazatban is egyre kedveltebbek a hasonló munkagépek. Legnagyobb előnyük, hogy kisebb „lábnyomukkal” képesek a szűkebb munkahelyszínekre is megközelíteni, és akár az utak egyetlen félpályáján is dolgozhatnak, anélkül hogy zavarnák a másik félpálya forgalmát, például közműalépitmény elemek beemelése közben. A Kobelco eddig is széles kínálattal rendelkezett kis fordulósugarú kotrókból, a termékpaletta immár a 200 kW teljesítményű SK380SRLC modellt is magába foglalja.

A nagyobb teljesítmény érdekében az új kotró Stage V-kompatibilis Hino turbódízel motort kapott, de ha extra erőre van szükség, a Power Boost móddal 10 százalékkal magasabb teljesítmény sajtolható ki

belőle, ráadásul korlátlan ideig. Az SK380SRLC jól bevált hajtásláncának köszönhető a kategória legmagasabb vonóereje is (314 kN), melynek révén a gép nehéz terepen és emelkedőkön is simán, finoman mozoghat – még nehéz tárgyak emelése közben is. Ehhez jön hozzá, hogy a magas hidraulikanyomás és a kiegyensúlyozott vázkialakítás kombinációjából adódóan kivételes az emelési kapacitás: 6 méteres kinyúlásnál 12 390 kg talajszintről, vagy akár talajszint alól is.

A prémium minőségű, szigetelt és túlnyomósos kabinban a nagy teljesítményű automatikus légkondicionáló a kezelő háta és nyaka irányába is bőséges mennyiségű hideg vagy meleg levegőt juttat, vagyis még szeszélyes éghajlatokon is garantált a komfortos munkavégzés.

Fontos részlet a munkagép színes LCD-kijelzője, melyen sok más fontos információ mellett megjeleníthető az üzemanyag-fogyasztás, a karbantartási periódusok, illetve a kotrási módok is. Szintén odabentről lehet választani a maximum tíz előre eltárolt szerelékeállítás közül is, így a hidraulika kör és az átfolyási teljesítmény egyetlen gombnyomással az adott munkaeszközhöz igazítható.

A géphez alapáron jár a FOPS II. szintű védőrács, mely a tető üvegének tisztán tartása érdekében felhajtható, így folyamatosan garantálható az akadálytalan kilátás. Szintén biztonság terén jut szerephez az a három kamera, melyek az alapfelszereltség részeként a gép hátulján, illetve jobb és bal oldalán kaptak helyet. A kipufogógáz-kezelő folyadék tartálya elérhető a gép mellett állva, és a motortérnél található különleges kiképzésű, alacsonyan elhelyezett fellépő szintén a karbantartást könnyíti meg.

Várhatóan még idén rendelkezhetővé válik egy két-részes gép, ami jól használható szűk munkaterületeken, útkarbantartási feladatoknál és közműveken végzett munkáknál.



LIEBHERR T 274 – ÚJ 305 TONNÁS BÁNYADÖMPER



A Liebherr június elején jelentette be, hogy új merev vázas szállítójárművel bővíti termékínálatát: a kategóriaelső, 305 tonnás T 274 bányadömpert a nagy sikert aratott T 284 (363 t) és a nemrég felfrissített T 264 (240 t) közti űrt hivatott betölteni.

A T 274 a gyakorlatban is hozza a 305 tonnás kapacitást, emellett a gyártó rövid ciklusidőket, magasabb termelékenységet, alacsonyabb fogyasztást és csekélyebb tonnára vetített költséget ígér. Az új jármű alapfelépítése megegyezik az egy mérettel nagyobb T 284 modellével.

3650 lóerős teljesítményével a Liebherr T 274 büszkélkedhet kategóriája legerősebb motorjával, melyet a hatékony Liebherr Litronic Plus AC hajtásrendszer egészít ki. Köszönhetően a fejlett hidraulika-rendszernek és a rövid ciklusidőeknek, az új dömpert több anyagot mozgathat meg kevesebb idő alatt.

Az említett rövid ciklusidőkhöz elengedhetetlen az emelkedőkön elérhető komoly sebesség: itt jön képbe a Liebherr Litronic Plus AC hajtásrendszer, mely a hagyományos, mechanikus hajtással szerelt dömperektől eltérően nem igényel kézi váltást, vagyis állandó sebességet tesz lehetővé kaptatókon. Tekintettel a biztonságra, a T 274 dinamikus fékteljesítménye 4500 kW (6035 LE), tehát a gép lejtőkön haladva sem veszíti a hatékonyságából.

A T 274 és a Liebherr R 9800 hidraulikus kotró igen sokoldalú párost alkothat az üzemeltetők flottájában. Gyors fordulási sebességével az R 9800 négy kanálbillentéssel képes megrakni az új

dömpert, ami azt jelenti, hogy a termelékenység mind a szállítójármű, mind a kotró oldalán garantált. Sőt a T 274 jól passzol a szintén vadonatúj R 9600 kotróhoz is, mely az ikonikus R 996B utódja.

Minden Liebherr dömpert fülkájából legalább két vészkijáraton át lehet lejutni a földre, a motorhoz való egyszerű hozzáférést pedig létrák és szervizplatformok segítik. A fülke borulás és zuhanó tárgyak elleni minősítéssel is rendelkezik. Ezenkívül talajszintről elérhető karbantartási pontok gondoskodnak a jármű biztonságos és hatékony kiszolgálásáról.

A T 274 futóműve dupla A lengőkaros, mely berugózástól függetlenül folyamatosan tökéletes tapadást tesz lehetővé, miközben az ideális kerékdőlés és kerékközzetartás az abroncsok csekélyebb és egyenletes kopásában mutatkozik meg. További előnyként az első felfüggesztés például a menetkomfort fokozásával és a vibráció csökkentésével garantálja a magas szintű kényelmet, biztonságot és irányíthatóságot a T 274 vezetője számára.

A T 274 merev vázas dömpertre extraként rendelhető Liebherr Trolley Assist rendszer az első lépést jelenti a jövő károsanyag-kibocsátás nélküli bányászati felé vezető úton. Az elektromos hajtásrendszer a jármű tetején elhelyezett áramszedővel csatlakozhat a hálózatra. Így hagyományos dömperekkel összevetve növelhető a flotta termelékenysége, vagy a termelés szinten tartása mellett csökkenthető a flotta mérete. ■

SOKOLDALÚ NEW HOLLAND KOTRÓ-RAKODÓK TELJESÍTMÉNY MINDEN KÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTT

A New Holland három modellből álló C szériás gépei a kotró- és a homlokrakodó összeolvasztásából születtek meg. Egyszerű kezelésük és karbantartásuk, sokrétű felhasználásuk és alacsony üzemanyag-fogyasztásuk méltán tette őket népszerűvé, ha termelékenységről van szó, rájuk számíthatunk! Ezek az elsősorban építőipar számára készült univerzális gépek gyorsan, átszerelés nélkül használhatóak többek között útépítések, építkezések vagy csatornázások során.

A termékcsalád legnagyobb tagja az egyforma kerékmérettel szerelt és négykerék-kormányzású B115TC. Az elől kis méretű kerékkel szerelt „B100TC és B110TC modellek 98 vagy 111 LE motorteljesítménnyel elérhetőek. A gépek robosztus homlokrakodó gémszerkezete 3,5 tonna csaknem 3,5 méterre történő emelésével elbír, több, mint 5,5 méteres ásási mélységre képesek, a kotró szerelék 6,5 méterre nyúltható ki talajszinten. A New Holland kotró- rakodók további nagy előnye, hogy rendszámmal igényelhetőek, így az egyes helyszínek közötti mozgatásuk nem igényel plusz erőforrást.

A gépek elérhetőek dupla sorba kapcsolt fogaskerék szivattyúval szerelt változatban vagy áramlásszabályozott axiáldugattyús hidraulika rendszerrel is. Egyéb munkagépek (pl. bontókalapács, talajfúró, gödörfúró) egyszerűen rákapcsolhatók a kiegészítő hidraulika körre. A mechanikus PowerShuttle™ váltó

alapfelszereltségben jár vagy kérhető a kifinomultabb Powershift opció teljes automata móddal és kick-down funkcióval. A T5-ös traktor szériában már jól ismert 3,4 literes FPT turbófeltöltős, közös nyomócsöves erőforrások dolgoznak a gépekben. A fedélzeten tágas tér áll rendelkezésre kitűnő kilátással, amely nagyon fontos például a kotró szerelék átváltáskor. A 180 fokban megfordítható rugózott ülés pedig tovább növeli a gépkezelői komfortot.

Idén szeptemberben érkezik az új D széria! A termékfejlesztések során a New Holland nagy hangsúlyt fektet a felhasználói visszajelzésekre. Egy-egy új modellcsalád továbbfejlesztésekor arra törekszenek, hogy amellet, hogy a gépek tökéletesen alkalmasak az adott terület legspeciálisabb munkafeladataira, emellett a kezelői komfort is kiemelkedő legyen.

Szeretné igazolt hatékonyságú, nagy teljesítményű, strapabíró munkaeszközökkel növelni munkakapacitását? Válasszon a New Holland építőipari kínálatból. Emellett az Agrotec Magyarország Kft. 14 telephelyéből álló országos hálózata, valamint a zökkenőmentes alkatrészellátás lehetővé teszi a gépek gyors és költséghatékony karbantartását és szervizelését. A termékekkel kapcsolatos további információkért keresse gépértékesítőinket!

NEW HOLLAND KOTRÓ-RAKODÓ GÉPEK

SOKOLDALÚSÁG ÉS
TERMELÉKENYSÉG
MINDEN KÖRÜLMÉNYEK
KÖZÖTT,
KÖLTSÉGHATÉKONYAN

További információért keresse
gépértékesítő kollégáinkat!



2900 Komárom,
Puskás Tivadar utca 4/a
+36 34 568 520
info@agrotec.hu



www.agrotec.hu

AGROTEC
Magyarország

Szalad a szekér

Így indult az év a nemzetközi piacokon

A koronavírus-járvány jelentős visszaesést okozott az építőgéppiacon is mind a termelésben, mind az értékesítésben. Azonban már 2020 végén éledezni kezdett az iparág, a megjelentek új megrendelések. Az idei első negyedévben pedig robbant a piac: nagyot nőtt a kereslet, a cégek megrendelésállományai dinamikusán nőnek, a gyártók többsége számottevő árbevétel növekedést és profitot ért el. A cégek már az első negyedév végén felfelé korrigálják az idei tervszámokat. Igaz, az eredmények értékelésekor figyelembe kell venni a tavalyi alacsony bázist. A piacot mindenekelőtt a Kínában tapasztalható óriási keresletnövekedés fűti, amelynek hátterében a már a koronavírus-járvány alatt megkezdett nagyméretű állami infrastruktúra-beruházások állnak.

A kereskedők viszont szívják a fogukat. A legtöbb gyártó képtelen megfelelni a megnövekedett piaci igényeknek, előfordul, hogy csak éves időtávon tudják teljesíteni a megrendeléseket. Ennek oka az, hogy nem sikerült teljes egészében helyreállítani a járvány időszakában szétszakadt ellátási láncokat, a hirtelen megugró megrendelésekhez nem lehet elég alapanyagot biztosítani, a létszámléépítések következtében a munkaerő egy részét el kellett bocsátani, és ők máshol helyezkedtek el. A kereskedők pedig az elmúlt hónapokban csökkentették raktárkészleteiket, amelyeket most vissza kell tölteni. Elemzői konszenzus szerint 2021 kimagasló év lesz az építőgépgyártásban és -kereskedelemben. Az alábbiakban az iparág nagyágyúi közül néhánynak az első negyedéves üzleti jelentéseiből olvashatnak összefoglalót.

Wacker Neuson Csoport

A Wacker Neuson Csoport sikeresen indította a 2021-es évet, árbevétele ugyanis az első negyedévben 434 millió eurót tett ki, mely az előző év

azonos időszakából származó adathoz (410,8 millió euró) képest 5,6%-os emelkedést jelent. Az árfolyamhatások miatti kiigazítás után mindez 7,4%-os





növekedésnek felel meg. A csoport számára még ennél is öröndetesebb volt, hogy a kamatfizetés és adózás előtti eredmény (EBIT) 50,9%-os ugrást követően 43,6 millió eurót tett ki (2020 Q1: 28,9 millió euró). Az EBIT-marzs 10,0% volt, ami 300 bázispontos emelkedést jelent (2020 Q1: 7,0%), ennek megfelelően meredeken nőtt a jövedelmezőség. Európában 349,2 millió eurós értékkel 7,0%-os árbevétel-emelkedést hozott az első negyedév az előző év azonos időszakához (326,4 millió euró) mérve. Az üzleti eredmények kiváltképp a DACH-országokban (Németország, Ausztria, Svájc), Kelet-Európában, a Benelux államokban és az Egyesült Királyságban javultak. Míg a csoport árbevétele különösen a kotrók, dömperek és tömörítőeszközök terén hozott látványos növekedést, a szolgáltatási terület is átlag felett teljesített.

Ezzel szemben a kompakt mezőgazdasági gépekkel realizált árbevétel csökkenést mutatott az előző év első három hónapjához képest (2021 Q1: 79,8 millió euró; 2020 Q1: 87,7 millió euró), ami mögött az állhat, hogy az EU Stage V emissziós norma bevezetése miatt sok ügyfél előbbre hozta beszerzéseit.

Az amerikai régióban az első negyedévben 68,3 millió euróra rúgott a cégcsoport árbevéte-

le, ami 2020 azonos időszakának 76,9 millió eurós árbevételét követően 11,2%-os visszaesést képvisel, az árfolyamhatások miatti kiigazítás után azonban már csupán 4,3%-os a csökkenés. Az ügyfelek különösen az év elején voltak óvatosak a beruházásokat illetően, az első negyedév vége felé közeledve viszont jelentősen megnöttek az értékesítések, és mind a gépbérleti cégektől, mind a forgalmazóktól érkező igények pozitív tendenciát mutattak.

Ami az ázsiai és csendes-óceáni térséget illeti, a csoport árbevétele idén január és március között több mint duplájára ugrott, és elérte a 16,5 millió eurót (2020 Q1: 7,5 millió euró). Az alacsony bázishoz hozzájárult, hogy tavaly a kínai gyártóüzemben és forgalmazóknál több héten át szünetelt a munka a koronavírus gyors terjedése miatt. Figyelemre méltó volt az eredmények kiugróan pozitív alakulása Ausztráliában és Új-Zélandon, ahol a Wacker Neuson cégcsoport bővítette forgalmazói hálózatát és helyi igényekre szabott termékínálatát.

Az első negyedévben dinamikusan bővült a megrendelésállomány is, és már látható, hogy az ígéretes tendencia a második negyedév elején is folytatódott. Jelenleg a beszállítói láncok akadozása jelenti a legnagyobb problémát a csoport számára.

A Volvo az első negyedévben



A tavalyi év második felében elkezdődött kilábalásnak köszönhetően (amelyet a világméretű infrastruktúra-beruházások és a növekvő építőipari aktivitás fűtött) a Volvo építőgép üzletágánál (Volvo Construction Equipment) az idei első negyedévben meredek, 73%-os növekedést értek

el a rendelés állományában a tavalyi év hasonló időszakához viszonyítva.

A világ legnagyobb építőgéppiacán, Kínában erős növekedés volt tapasztalható főképp a kormányzati infrastruktúra-beruházásoknak köszönhetően. A világpiacon mindenütt és min-

den szegmensben történő növekedéssel együtt a kínai megrendelések segítették a Volvót ahhoz, hogy 2021 első negyedévében sikerült megfordítani a Covid-19 által előidézett negatív pénzügyi eredményeket. A késztermékek kibocsátása 53%-kal nőtt az idei első negyedévben. Minden régióban és piacon érezhető volt a növekedés, de a legnagyobb vásárló itt is Kína volt.

A nagyméretű rendelésállomány-növekedést a jelentős infrastruktúra-beruházások megindulása mellett az is magyarázza, hogy a kereskedőknél a raktárkészletek szintje alacsony volt, és ezek feltöltése egyszerre sürgetővé vált. A kereslet a közép- és nagy kategóriájú gépek iránt nőtt, kevésbé volt jelentős a kompakt gépek piacán.

2021 első negyedévében 23%-kal nőtt a nettó árbevétel, amelynek volumene így kissé meghaladta az utolsó pandémia előtti év, 2019 szintjét. A bevételek növekedését a több értékesített gép, a gyártási kapacitások jobb kihasználása, a költségek csökkentése, a szervizbevételek növekedése okozta. Ez megmutatkozott a működési eredményben is, amely 15,4 százalékot ért el a tavalyi 13,3%-kal szemben.

Minden régiós piacon növekedés volt tapasztalható. Európában lassabb volt a piac első negyedévi indulása. Az év elején a két kulcsjelentőségű piac, Németország és Franciaország a járványügyi szigorítások feloldása után tért magához. A negyedév második felében aztán a rendelésállomány 87%-kal nőtt, de egészében ebben az időszakban még mindig 9%-os visszaesés volt tapasztalható az európai piacon.

Kínában a Volvo CE az év első hónapjában 142%-os növekedést ért el – igaz, ezt a számot az egy évvel ezelőtti, 2020-as nagyon alacsony bázis fényében kell értékelni. Ázsia Kína nélkül számított része szintén jól indult, 16%-os volt a növekedés, különösen a kulcs piacokon, ideértve Indiát, Dél-Koreát és Délkelet-Ázsiát.

Dél-Amerikában is erős, 41%-os bevétel-növekedés történt, ami az állami közműfejlesztéseknek köszönhető. Észak-Amerikában nagy várakozások előznek meg újabb kormányzati infrastruktúra-beruházásokat. Ez jó piaci hangulatot szül, ami 7%-os növekedésben mutatkozott meg 2021 első negyedévében.



GAZDASÁG

A rovat legfrissebb híreit keresse a maeponline.hu oldalon!



Doosan Bobcat



A Doosan dél-koreai ipari konglomerátum építőgépeket gyártó tagvállalata, a Doosan Bobcat kiemelkedő eredményt ért el 2021 első negyedévében. Elsősorban a Kínában és a fejlődő országokban (a jelentésben ebbe az országcsoportba tartozik Dél-Korea is) tapasztalható óriási keresletnek köszönhetően a nehézgépekből származó árbevétele 41,9 százalékkal 1,17 billió wonra (290 milliárd forint) ugrott az első negyedévben.

Ezen belül a nehézgép-értékesítés összege Kínában 68 százalékkal növekedett az év első

három hónapjában, így elérte az 523,5 milliárd wont (134 milliárd forint), míg a feltörekvő országokban (ide számítják Dél-Koreát is) elért 421,4 milliárd won (108 milliárd forint) 33,3 százalékos emelkedést jelent.

Észak-Amerikában és Európában az előző év azonos időszakával összevetve 14,6 százalékkal 227,7 milliárd wonra (58 milliárd forint) nőtt az értékesítés.

Beszámolója szerint a Doosan 7152 darab kotrórt adott el Kínában az első negyedév folyamán, melyel 6,3 százalékos piaci részesedést sikerült elérnie.



Manitou Csoport



A Manitou Csoport, amely a Manitou, a Gehl és a Mustang márkákat birtokolja, rekord nagyságú megrendelést kapott az első negyedévben.

A társaság április végén közzétett jelentéséből pozitív kép rajzolódik ki. Árbevétel tekintetében 12%-os volt a növekedés 2020 első negyedévéhez képest, ami 471 millió eurós negyedéves árbevételt jelent. A növekedés az üzletágak között egyenletesen oszlott meg: mind a gyártás (összességében 388 millió euró), mind a szervizalkatrész (összességében 88 millió euró) 12%-os

árbevétel-növekedést ért el. A bevételek régió-kénti megoszlása a következőképpen változott: Észak-, Dél-Amerika: + 10%, Délkelet-Ázsia: +9%, Észak-Európa: +27%, Dél-Európa: -2%.

De ennél sokkal lenyűgözőbbek a megrendelésállomány adatai. Csak az idei első negyedévben ugyanis 815 millió eurónyi megrendelés futott be, ami a meglévőkkel együtt 1,344 milliárdos soha nem látott magasságba emelkedett.

Ez azonban nem csak öröme ad okot. A társaság ennek megfelelően kívánja növelni gyártási kapacitását, valamint felgyorsítani a gyártási folyamatot. De nehézségeket okoz a teljes ellátási láncban is végigvinni ugyanezt, valamint szükséges új munkaerő toborzása és megfelelő kiképzése is, ami nyilvánvalóan nem megy egyik napról a másikra, sőt még nehezebb annak fényében, hogy hiány mutatkozik néhány alkatrészről, alapanyagból.

A helyzet ilyen alakulása megugró áremelkedéshez vezetett néhány alapvető nyersanyagnál. A Manitou kénytelen volt követni az alapanyagárak növekedését. Ez az áremelkedés a korábban leadott megrendeléseket nem érinti, de a most beérkezett rendelések teljesítésekor az év hátralévő részében már érezhető lesz a kész termékek árában is.

Caterpillar

2021 első negyedévében a Caterpillar árbevétele elérte a 11,9 milliárd dollárt, ami 12%-os növekedés a tavalyi év azonos időszakának 10,6 milliárd dolláros adatához képest. Ha pedig csupán a vállalat építőipari részlegét vesszük figyelembe, a globális árbevétel 27%-kal emelkedett.

A cég közleménye szerint a növekedés mögött a fokozódó felhasználói igények miatti többletértékesítések és a kereskedői raktárkészletek változásának hatása áll. Utóbbi 700 millió dollárral növekedett a tavalyi első negyedév 100 millió dolláros emelkedését követően, meg kell jegyezni azonban, hogy utóbbi alacsony adat tükrözte a kezdődő Covid-19 világjárványt is.

A negyedév során a globális értékesítések pozitív irányban változtak a Cat mindhárom fő tevékenységi területén: az építőipari terület már említett 27%-os bővülése mellett a bányászati és hulladékkezelési ágazat 6%-os, míg az energia- és szállítmányozási szegmens 4%-os növekedést könyvelhetett el.

Mindez azt jelenti, hogy az építőipari területen 5,459 milliárd dollárt tett ki az árbevétel a 2020 januárja és márciusa között mért 4,306 milliárd dolláros értéket követően. A vállalat legnagyobb piacának számító Észak-Amerikában azonban az építőipari eladások mindössze 2%-kal növekedtek az első ne-

gyedévben, míg a legmarkánsabb (72%-os) emelkedés az ázsiai és csendes-óceáni régióban volt tapasztalható. Szintén említésre méltó a Latin-Amerikában regisztrált 48%-os bővülés és az EAME-régióból (Európa, Afrika, Középkelet) származó 22%-os adat. A cég által közzétett információk szerint a magas felhasználói igény szintet (mely mögött elsősorban lakásépítések állnak) részben ellensúlyozták a kereskedői raktárkészletek változásának hatásai és az árak kedvezőtlen irányba mozdulása.

A Cat pénzügyi termékeiből származó árbevétel 2020 első negyedévéhez képest 9%-kal csökkent Észak-Amerikában. 2021 márciusának végén a lejárt tartozások aránya globális szinten 2,9% volt az egy évvel korábbi 4,13%-ot követően. ■

MAÉP összeállítás



Nem látszik a javulás az építőiparban

Nem ért véget a megkezdett építési munkák összértékének stagnálása az EBI Építésaktivitási Jelentés szerint.

2 021. január és március között 421 milliárd forint értékben kezdődtek meg a kivitelezési munkák a szektorban, ami bár nem tér el kiugró mértékben az előző három negyedév során látott összegektől, de így is az elmúlt két év legalacsonyabb Aktivás-Kezdés mutatója. A megelőző két év január–március közötti időszakaihoz képest egyértelműen gyengébben sikerült az évkezdet: a jónak számító 2020-as első negyedévhez képest a visszaesés körülbelül 35 százalékos volt, de még 2019 azonos időszakával összevetve is 15 százalékos csökkenés látható.

GYENGE VOLT AZ ELSŐ NEGYEDÉV A MAGASÉPÍTÉSEKNÉL

Az építőiparon belül az elindult magasépítési beruházások értéke az első negyedévben ugyan az előző év azonos, kiugró Aktivás-Kezdést hozó időszakához képest jelentős visszaesést mutatott, azonban a tavalyi év többi negyedévéhez hasonlóan növekedett a három hónap alatt megkezdett kivitelezések összértéke a szektorban. Összességben 2021 első negyedévében 340 milliárd forint értékben léptek magasépítési projektek kivitelezési fázisba, ami a korábbi évekhez viszonyítva gyenge három hónapot jelentett. Az előző tendencia érvényes a magasépítésekben belül a nem lakáscélú magasépítésekre is, ahol az Aktivás-Kezdés 261 milliárd forintot tett ki. Bár a tavalyi kiugróan magas első negyedéves Aktivás-Kezdéshez képest jelentős volt a csökkenés, az év többi negyedévéhez, valamint a korábbi évek első három hónapjaihoz képest nem tért el jelentősen a három hónap alatt elindított építkezések összege – derül ki az EBI Építésaktivitási Jelentésből. A negyedévben elindult legnagyobb nem lakáscélú magasépítési projektek között két irodaépület kivitelezése mellett péld-

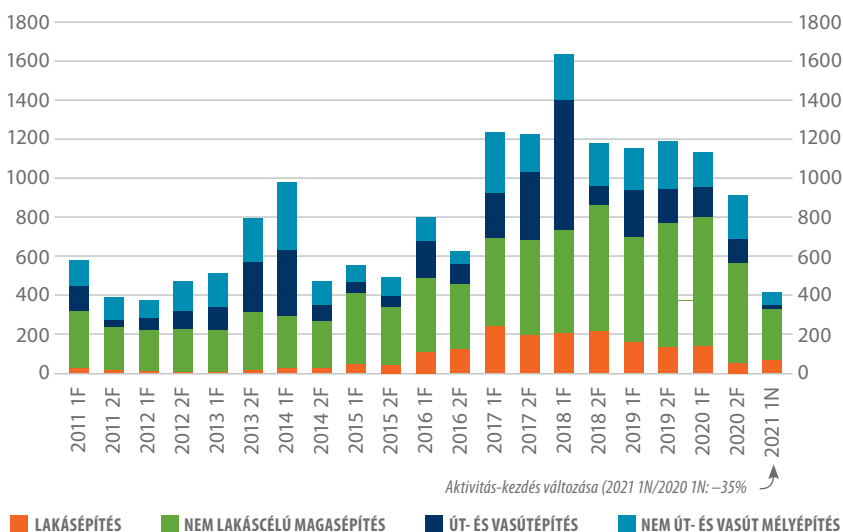
dául kezdetét vette a győri Vízi élménypark beruházás, Kecskeméten a Mercedes K1 présüzem második ütemének építése, Vecsésen a CTPark, míg Maglódon a HelloParks logisztikai központok kivitelezése, de szintén elindult a Diósgyőri vár felújítása, a Hunguest Hotel Panoráma Hévíz beruházás és a Nyíregyházi Állatparkban a Jégkorszak Interaktív Bemutatóterem építése.

ZUHANÁS AZ ÚT- ÉS VASÚTÉPÍTÉSEKBEN

A mélyépítési szegmensben látványos csökkenésre került sor, a kivitelezési fázisba lépő fejlesztések értéke szinte a felére esett vissza 2021 első negyedévében, a tavalyi év azonos időszakához képest. Idén január és március között csupán 82 milliárd forint értékben indultak el mélyépítési projektek, ami a 2015–2016-os szinteket idézi,



A MEGKEZDETT KIVITELEZÉSI MUNKÁK ALAKULÁSA ÉS MEGOSZTLÁSA MILLIÁRD FORINT, FOLYÓ ÁRON



FORRÁS: EBI ÉPÍTÉSAKTIVITÁSI JELENTÉS 2021. 1. NEGYEDÉV



és az elmúlt 5 év egyik legalacsonyabb értékét jelenti. A mélyépítési Aktivitás-Kezdés mutató különösen alacsony szintjében nagy szerepet játszott az út- és vasútépítési beruházások drasztikus visszaesése, 2013 óta 2021 első negyedévében volt a harmadik legalacsonyabb az elindult kivitelezések összege a szektorban. 2021 első három hónapjában alig vette kezdetét jelentősebb út- és vasútberuházás. A nem út- és vasúti mélyépítési projektek Aktivitás-Kezdés mutatója szintén visszaesett, 63 milliárd forintot tett ki, ami 2016 óta a második legalacsonyabb összeg. A második negyedév ugyanakkor már javuló számokat hozhat a mélyépítésekben, áprilisban ugyanis két nagyobb fejlesztés is kezdetét vette, a Kalocsa-Paks közötti új Duna-híd és kapcsolódó úthálózat kialakítása, valamint az M6-os autópálya Bóly és országhatár közötti szakaszának építése. Az idén induló 2021–2027-es európai uniós költségvetési ciklus pedig várhatóan új forrásokat biztosít majd a mélyépítési projektek számára.

KEZDÉS-TELJESÍTMÉNY-BEFEJEZÉS, TÁRSASHÁZI LAKÁSÉPÍTÉSI PIAC

MILLIÁRD FORINT, FOLYÓ ÁRON, ÉVES ADATOK

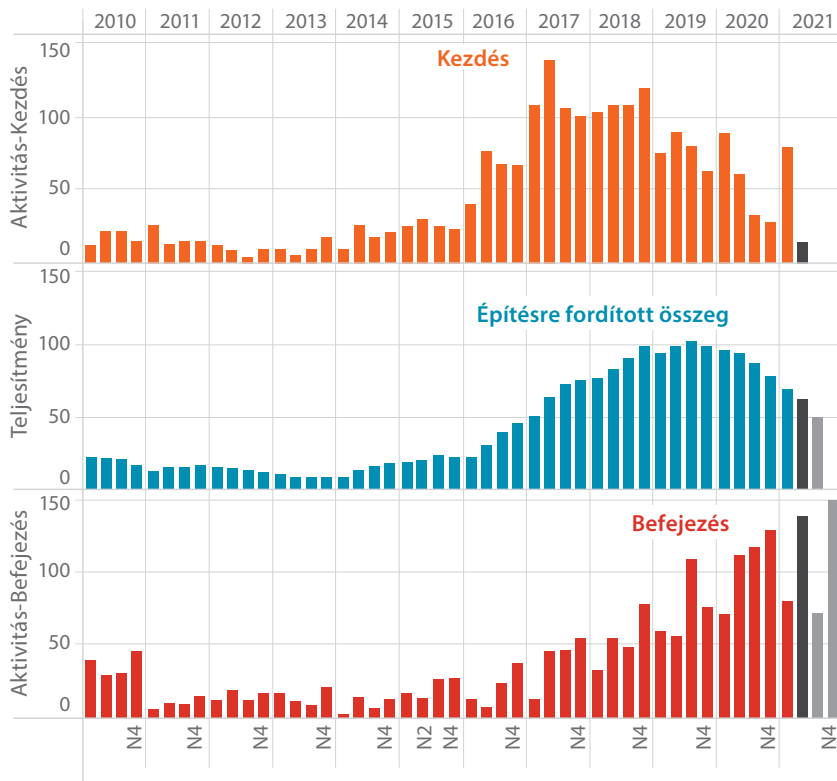
EBI Építésaktivitási jelentés, Magyarország

2021. április 30-i állapot

Részpiac: Lakásépítés (többlakásos)

Szegmens: All

Negyedév, Szint, Milliárd Ft



FORRÁS: EBI ÉPÍTÉSÁKIVITÁSI JELENTÉS 2021. 1. NEGYEDÉV

ÚJ LENDÜLETET KAPOTT A TÁRSASHÁZI LAKÁSÉPÍTÉS

2021. január elsejétől ismét 5 százalékosra csökkent az új lakásokat terhelő áfakulcs mértéke a tavalyi 27 százalékról, ami az idei évben új lendületet hozhat a társasházi lakásépítésekben, így várhatóan az idei évi Aktivitás-Kezdés értéke jelentősen magasabb lehet a tavalyinál. A folyamat kezdetét jól alátámasztják az idei első negyedéves adatok, amelyek azt mutatják, hogy a tavalyi év Aktivitás-Kezdés számainak folyamatos csökkenése után január–márciusban ismét növekedés volt, és közel olyan értékben indultak el társasházi projektek, mint 2020 azonos időszakában. A 2021 első negyedévére vonatkozó Aktivitás-Kezdés mutató értéke 79 milliárd forintot tett ki, amely összegnél a 2019 és 2020-as években mindössze két negyedévben indultak csak el magasabb értékben társasházi lakásépítések.

A FŐVÁROS ÉS KÖRNYÉKE DOMINÁL A TÁRSASHÁZI LAKÁSÉPÍTÉSEK BEN

Az EBI Építésaktivitási Jelentés szerint az elindult társasházi lakásépítési projektek 2021 első három hónapjában leginkább a Közép-Magyarország régióban koncentráltak, a terület részesedése 79 százalékos volt, ami jelentős növekedés a 2014–2020-as időszakot jellemző 60 százalékos átlaghoz képest. Ezzel párhuzamosan mind a nyugati, mind a keleti régiók részesedése csökkent. A keleti régiók eleve alacsony, 15 százalékos részesedése az idei első negyedévben 5 százalékra csökkent. Budapest szerepének növekedésében több nagyobb projekt elindulása játszott szerepet, mint a Park West II. és III. üteme, a BudaBright lakópark, a Waterfront City III. üteme, a BudaPart BRF és a Sasad Resort SR6. Hagyományosan a fővárosban alapvetően nagyobb volumenű építkezések indulnak el, mint vidéken, illetve a korábban már a fiókban lévő terveknek köszönhetően gyorsabban tudtak reagálni a fejlesztők az áfaváltozásra. A nagyobb beruházások arányának emelkedését mutatja, hogy bár az Aktivitás-Kezdés érték javult az előző negyedévekhez képest, eközben a korábbiaknál kevesebb projekt vette kezdetét a negyedév során. ■

A készítő: Az EBI Építésaktivitási Jelentés három kutatócég együttműködésének eredménye, melyhez az ibuild.info a projektkutatással és a projektadatbázissal, az ELTINGA Ingatlanpiaci Kutatóközpont és a Buildecon Építésgazdasági Kutató pedig a mutatószámok kialakításával és az aggregálást végző algoritmusok kidolgozásával járul hozzá.



A járvány hatása az építési piacra

Az ágazati szereplők által alkotott kép meglehetősen sokféle, de több témában egy irányba húznak a vélemények. Az építési piacot több mint egy éve befolyásoló járványügyi helyzet eredményeként fokozatosan növekszik a lánctartozásba kerülő összeg értéke. Romlott a megrendelők pénzügyi fizetési fegyelme, ami legjobban a kifizetési lánc végén pénzükre várakozó vállalkozókat sújtja. A megkérdezett vállalkozások a jogos követelésük 92%-ához jutnak hozzá a szerződésben rögzített fizetési határidőkre, 8%-ra növekedett a késedelmes fizetések száma. Amennyiben ez a helyzet nem vesz kedvezőbb fordulatot, az ÉVOSZ számításai szerint 2021 végére a késedelmes fizetések mögötti összeg elérheti a 360 Mrd Ft-ot. A késedelmes fizetések feléről a vállalkozásoknak az a véleményük, hogy tartós követeléssé válva bekerül a lánctartozások körébe, ami 180–200 Mrd Ft közötti értéket érhet el, ha az év hátralévő részében nem javul a fizetési fegyelem.

A járványhelyzet számos létesítmény kivitelezési idejét növeli. Különösen az épületépítések-nél és azon belül is az összetett, több szakma és élőmunka együttes teljesítését igénylő lakásépítések-nél és irodaberuházások-nál figyelhetők meg a határidőcsúszások.

A létesítmények megvalósítási költség-előirányzatai ez év elejéig tarthatók voltak. 2021.

Az Építési Vállalkozók Országos Szakszövetsége (ÉVOSZ) felmérése: hogyan összegzik az építési vállalkozók a járvány hatását és mik a várakozásaik. Helyzetkép 2021 tavaszán.

április hótól a kivitelezők jelentős építőanyag-ár-emelkedéseket tapasztalnak, elsődlegesen az acélipari termékeknél, a szigetelőanyagoknál és a különböző ragasztóknál. A megkérdezett vállalkozások közül a közepes és nagy cégek elkezdtek keresni az olcsóbb, alternatív beszerzési irányokat, de sok folyamatban lévő, nagy átfu-





tási idejű beruházásnál várhatóan szükségessé válik a szerződéses összegek módosítása.

A járványhelyzet a vállalkozások nagy többségénél megakasztotta a folyamatos szerződéskötési gyakorlatot. Továbbra is jellemző a kivárás az előkészített magánprojektek elindításánál. Az állami és önkormányzati beruházások előkészítése a múlt évben lelassult állapotában van. A 2021 első fél évére várt közösségi építési beruházási ajánlatkérések, szerződéskötések nagyságrendje elmarad a várakozásoktól. A lakossági megrendelések, ami alapvetően a lakásépítés és lakásfelújítás területét jelenti, a várakozásoknak megfelelően alakul. A lakásépítéssel foglalkozó vállalkozások rendelésállománya meghaladja a járványhelyzet előtti, 2019 végi szintet.

A több mint egy éve tartó járványhelyzetnek pozitív hatásai is vannak az építőiparban.

A megkérdezett vállalkozások szerint a COVID-19 a piaci nehézségek közepette esélyt jelent a megújulásra is. Hozzájárul az innovatív megoldások gyorsabb elterjedéséhez. Felgyorsult a külföldi innovációs gyakorlatok adaptálása az integrált információs rendszerek, a BIM területén, illetve egyéb digitalizációs területeken. Tért hódít az informatikai eszközök használata a napi munkavégzésben. Javult az irányítás, munkaszervezés hatékonysága. Ezen folyamatnak az építésgazdasági lánc működését jellemző bizalmatlanság és együttműködési készség szab korlátokat.

Pozitívan látják a vállalkozások a foglalkoztatási lehetőségeket. Ezzel összefüggésben számítanak a munkájukat más ágazatban elvesztőkre, miközben a szakmunkás és mérnöki foglalkoztatás területén rövid távon nem reménykednek javulásban. A járványhelyzet hozzájárult a szakmunkás és mérnöki teljesítmények felértékelődéséhez, rámutatva az építőipar tudásigényes ágazati jellemzőire.

A megkérdezett vállalkozások járványhelyzettel kapcsolatos további várakozásainak középpontjában a folyamatos munkavégzés reménye van.

A járványhelyzet megszűntével és az ahhoz való közeledéstől is a vállalkozások hullámszerű megrendelésnövekedésre számítanak, és az előkészített és el nem indított magánberuházások munkáira, az újabb befektetők építési beruházással együtt járó megrendeléseire. Várják a kormányzati ajánlatkéréseket és a közösségi létesítményekre való szerződéskötések felgyorsulását. A lakásépítések felpörgése 2023-ra a várakozások szerint elérheti az éves 30-35 ezer új lakást és az évenkénti 250 000 lakásfelújítást. Középtávon az építési piac folyamatos bővülésére számítanak az építőipari vállalkozások. ■





Brandexcellence Akadémia EXTRA DIGITÁLIS MARKETING

ISMERD MEG A DIGITÁLIS GONDOLKODÁS VILÁGÁT!

LEVEL 1 – **ONLINE MARKETINGSTRATÉGIA** tervezése

LEVEL 2 – **SOCIAL MEDIA** célkitűzések

LEVEL 3 – **PPC KAMPÁNYOK** professzionálisan

LEVEL 4 – **MÉRÉS & ANALITIKA** a teljesítményjavításhoz

KÉPZÉS IDŐPONTJA: 2021, ŐSZ

RÉSZLETES PROGRAM ÉS JELENTKEZÉS:

<https://brandbook.hu/akademia-extra>



DOOSAN

DMKER

MEZŐGAZDASÁGI ÉS ÉPÍTŐIPARI GÉPEK

BUSINESS 2021
Superbrands



**Minden
Doosan rakodógép
elérhető
0% kamattal!***

DM-KER Nyrt.

2310 Szigetszentmiklós, Csepeli út 22.

☎ +36 1 257 6261

☎ +36 30 554 6371

✉ info@dmker.hu

www.dmker.hu

*Az ajánlat jogi személyek/egyéni vállalkozók általi új gépek vásárlása esetén érvényes 2021.01.02-től visszavonásig. Konstruktio: forint alapú, zárt végű pénzügyi lízing, finanszírozási feltételek: minimum önerő: 20% + teljes áfa, futamidő 36 hónap, kamat típusa és mértéke: fix 0%, minimum finanszírozott összeg: 4,5 M Ft. A Finanszírozó a lízingszerződés futamidejére teljes körű vagyonszolgáltatás fenntartását írja elő. A finanszírozást az UniCredit Leasing Hungary Zrt. nyújtja. A Finanszírozó minden esetben egyedi hitelbírálatot végez, jóváhagyás esetén a végleges feltételeket, amelyek eltérhetnek a jelen hirdetésben feltüntetett feltételektől, az egyedi szerződés tartalmazza. A Finanszírozó mindenkor hatályos Üzletszabályzata, Általános Szerződési Feltételei és Hirdetménye elérhetőek a www.unicreditleasing.hu honlapon. A jelen hirdetésben közzétett adatok nem teljeskörűek, és nem minősülnek szerződéskötési ajánlatnak. A részletekért keresse fel a DM-KER Nyrt.-t, aki a Finanszírozó pénzügyi szolgáltatásának közvetítőjeként jár el!